MANUEL D'UTILISATION 2008

50 SX JUNIOR
50 SX

3211222fr

CHER CLIENT, CHER AMI »

Vous voilà en possession d'une machine moderne qui procurera à votre enfant et à vous-même beaucoup de plaisir si vous lui accordez le soin et l'attention nécessaires.

Noter ci-dessous les numéros de série de la machine:

Numéro de cadre	
Numéro de moteur	
Cachet du concessionaire	

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier ; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2007, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen

TÜV MANAGEMENT SERVICE ISO 9001 REG.NO. 12 100 6061

Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

DOMAINE D'UTILISATION
Les motos de MINI sport KTM sont conçues et réalisées pour résister aux contraintes ordinaires dans des compétitions normales.
Les machines correspondent aux catégories et aux règlements actuels des fédérations internationales.

MANUEL D'UTILISATION
Il est recommandé de lire ce manuel d'utilisation complètement et attentivement avant que l'enfant se serve pour la première fois de la moto. Il contient nombre de conseils et d'informations qui vous permettront et permettront à votre enfant d'utiliser au mieux la machine. Veuillez, dans l'intérêt de tous les participants, porter vótre attention surtout sur les conseils suivants.

⚠ ATTENTION

– **Si l'on ne respecte pas ces indications, il peut s'ensuivre un dommage corporel.**

! ATTENTION

– **Le non-respect de ces conseils peut entraîner une détérioration de la machine ou diminuer la sécurité.**

Cette brochure contient les informations importantes concernant l'utilisation et l'entretien de votre nouvelle KTM. Elle a été réalisée en tenant compte des derniers développements techniques. Il se peut toutefois que depuis son impression de petites améliorations aient encore été apportées aux machines. Le manuel d'utilisation est une composante de la machine et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente de la moto.

ENTRETIEN
Afin de permettre un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée il convient de respecter les instructions consignées dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne l'entretien, la maintenance et les réglages du moteur et de la partie-cycle. Un mauvais réglage de la partie-cycle peut entraîner des dégâts et des ruptures de certains éléments (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).
L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.
Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre "travaux sur la partie-cycle et le moteur" doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.
Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine.

GARANTIE
Les travaux d'entretien consignés dans le "tableau de graissage et d'entretien" doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM et être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.
Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie ne saurait être prise en compte.

LIQUIDES
Il faut employer les carburants et lubrifiants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou des produits aux spécifications de même nature, et les utiliser selon le plan d'entretien.

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES
Pour la sécurité de l'enfant n'employer que des pièces et des accessoires qui ont l'agrément de KTM. Pour tout autre produit et pour les dommages qui pourraient résulter de leur utilisation, KTM décline toute responsabilité.
Si vous avez des souhaits particuliers, il convient de vous adresser à un atelier KTM, qui bénéficie, s'il le faut, du soutien de l'importateur.

SÉCURITÉ
En tant que parent vous ferez spécialement attention au fait que la sécurité de votre enfant dépend de l'effort réalisé pour que son environnement, lorsqu'il conduit, soit sûr et que sa machine soit dans un état technique irréprochable. Evidemment, il n'en reste pas moins que, comme pour tout véhicule, il existe avec cette moto une possibilité de risque. C'est pourquoi il convient que vous vous assuriez que toutes les précautions élémentaires sont prises et que vous teniez compte des "Remarques aux parents concernant la sécurité", page 4.

TRANSPORT
Lors du transport, veiller à ce que la machine soit tenue bien droite par des sangles ou d'autres moyens de fixation mécaniques et à ce que le robinet d'essence soit fermé. En effet, si la moto venait à se renverser, de l'essence pourrait s'échapper du carburateur ou du réservoir.

ENVIRONNEMENT
Faire de la moto en tout-terrain est un sport merveilleux et notre ambition est que vous-même et votre enfant en retiriez un maximum de plaisir. Toutefois il faut considérer les problèmes potentiels d'environnement et de conflit avec autrui. Un certain sens des responsabilités suffit à désamorcer ces problèmes avant qu'ils n'apparaissent. Et pour garder au sport motocycliste tout son avenir, assurez-vous de rester dans un cadre légal, faites preuve, ainsi que vos enfants, du sens de l'environnement et de respect pour les droits d'autrui.

Dans cet esprit, nous vous souhaitons, ainsi qu'à vos enfants, un maximum de plaisir.

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: 1 Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle & Moteur

Les minimotos ne sont conçues que pour un usage en tout-terrain et une seule personne. Ces machines n'ont pas le droit de circuler sur les voies publiques.

Les éléments et le dimensionnement des machines sont prévus pour des enfants de 4 à 10 ans pesant au plus 35 kg et mesurant au plus 130 cm.

- Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Il faut lui expliquer la technique de conduite et aussi ce qu'il faut faire quand on chute; de même il faut évoquer comment réagit une moto quand on déporte son poids etc.
- Vérifier avant la première mise en service si le réglage de base de la fourche et de l'amortisseur arrière sont adaptés au poids de l'enfant (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).
- Vérifier avant toute utilisation le bon fonctionnement de tous les éléments (cf. tableau d'entretien) et apprendre à l'enfant à faire lui même cette vérification.
- Si l'on sort en groupe, il faut adapter le rythme à l'enfant.
- L'enfant doit comprendre qu'il faut suivre les indications et les conseils donnés par l'adulte qui est responsable de lui.
- L'enfant doit être capable physiquement de conduire une moto. Il doit au moins savoir faire de la bicyclette. En ce sens, la pratique des sports exigeant des réactions rapides est un avantage. Il faut pour le moins que l'enfant ait la force de relever sa moto s'il vient à chuter.
- Ne pas trop exiger de l'enfant. Il faut qu'il ait le temps de se familiariser avec la machine et d'améliorer sa conduite. C'est seulement lorsque sa condition physique, sa technique et sa motivation sont suffisantes qu'une participation à des compétitions peut être envisagée.
- Il faut expliquer à l'enfant qu'il ne doit pas rouler plus vite que les conditions et ses capacités ne le permettent, sinon il peut chuter et se blesser gravement. Les enfants minimisent souvent les dangers, voire les méconnaissent totalement. En particulier sur un terrain inconnu la vitesse doit être réduite.
- Ne jamais laisser rouler l'enfant sans surveillance. Il faut toujours la présence d'un adulte.
- La machine n'est pas conçue pour un usage en duo. On ne peut donc pas emmener de passager.
- Quand on part à moto avec l'enfant, il faut toujours avertir de la destination et de la durée approximative de la randonnée. Ainsi en cas de problème l'aide sera plus rapide

SOMMAIRE »

Page

REMARQUES IMPORTANTES AUX PARENTS CONCERNANT LA SÉCURITÉ 4

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE 6
- Numéro de cadre 6
- Numéro de moteur 6

ORGANES DE COMMANDE 7
- Poignée de gaz 7
- Poignée de frein droite 7
- Bouton de masse 7
- Bouchon de réservoir 7
- Robinet d'essence 7
- Starter (Carburateur Dell'Orto PHVA 14 DS) 8
- Starter (Carburateur Dell'Orto PHBG 19 BS) 8
- Kick 8
- Pédale de frein 8
- Béquille latérale 8
- Béquille à broche (50 SX) 9
- Réglage de la détente de l'amortisseur 9
- Conseils d' utilisation et d' avertissement pour mise en marche de la moto 10
- Remarques concernant la mise en service 10
- Rodage 10

CONSEILE D'UTILISATION 11
- Vérifications avant chaque mise en service 11
- Démarrage moteur froid 12
- Démarrage moteur chaud 12
- Remède quand le moteur est noyé 12
- Démarrage 12
- Conduite 12
- Freinage 13
- Arrêt 13
- Carburant 13

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 14

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR . .16
- Dépose de la selle 16
- Vérification et réglage des roulements de direction (50 SX Junior) 16
- Vérification et réglage des roulements de direction (50 SX) 17
- Position du guidon 17
- Réglage de base en fonction du poids du pilote 18
- Vérification de l'enfoncement de l'amortisseur 18
- Vérification de l'enfoncement de la fourche 18
- Entretien de la fourche 19
- Vidange de l'huile de fourche 19
- Nettoyage des caches-poussière de la fourche 20
- Modification de la prétension du ressort du montant de suspension 20

Page

- Contrôle de la tension de la chaîne 20
- Réglage de la tension de la chaîne 20
- Entretien de la chaîne 20
- Remarques de principe concernant les freins à disque KTM 21
- Réglage de la position de base et de la course à vide de la poignée de frein 21
- Contrôle du liquide de frein à l'avant, complément . .22
- Vérification des plaquettes de frein à l'avant 22
- Remplacement des plaquettes de frein à l'avant 22
- Modification de la position de base de la pédale de frein (50 SX Junior) 23
- Réglage du câble du frein arrière (50 SX Junior) 23
- Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'arrière (50 SX Junior) 23
- Entretien des tambours de frein 23
- Modification de la position de base de la pédale de frein (50 SX) 23
- Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière (50 SX) 23
- Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière (50 SX) 24
- Vérification des plaquettes de frein à l'arrière (50 SX) . .24
- Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière (50 SX) 24
- Dépose et pose de la roue avant 25
- Dépose et pose de la roue arrière 25
- Pneus, pression 26
- Vérifier la tension des rayons 26
- Système de refroidissement 26
- Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 27
- Nettoyage du filtre à air 27
- Echappement 27
- Réglage de la hauteur de selle 28
- Réglage du câble de gaz 28
- Réglage du ralenti (Dell'Orto PHVA 14 DS) 28
- Réglage du ralenti (Dell'Orto PHBG 19 BS) 28
- Contrôle du niveau d'huile 29
- Vidange 29
- Réglage de l'embrayage centrifuge 30

RECHERCHE DE PANNES 32

NETTOYAGE 34

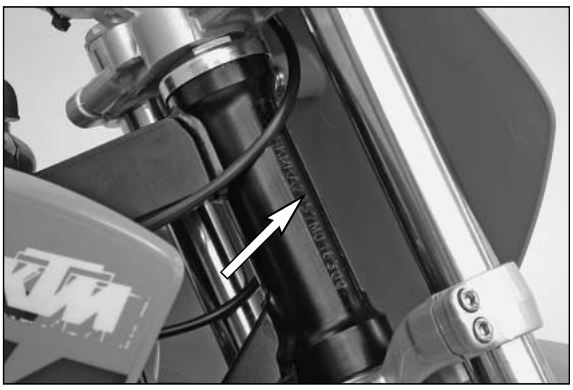
STOCKAGE 34

CHARATÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 35

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE . .36

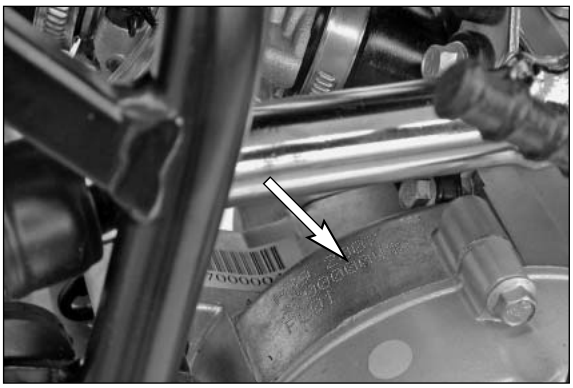
INDEX ALPHABÈTIQUE 37

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



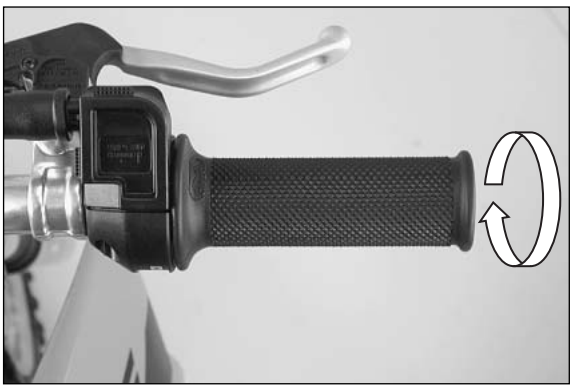
Numéro de cadre

Le numéro de cadre se trouve sur la plaque du constructeur sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



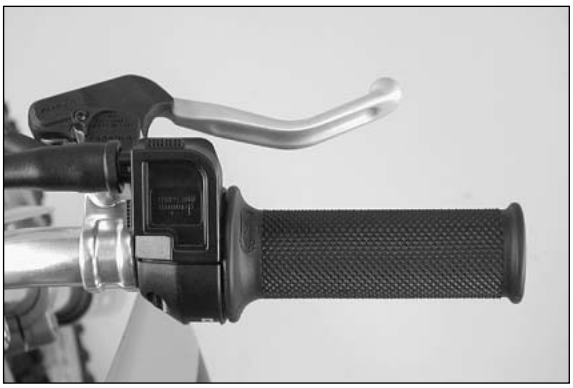
Numéro de moteur

Le numéro de moteur est frappé sur le carter à droite près du kick. Noter ce numéro page 1



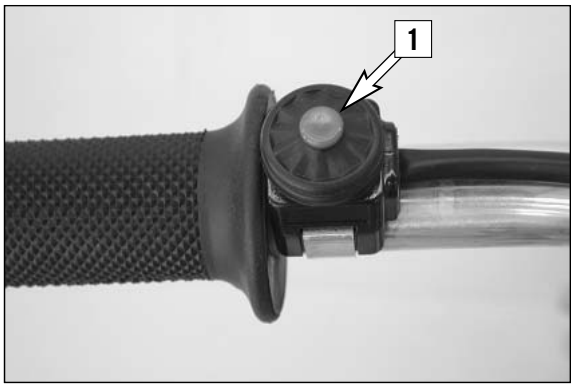
Poignée de gaz

La poignée de gaz est à droite au guidon. Elle permet de faire varier le régime moteur et donc la vitesse.



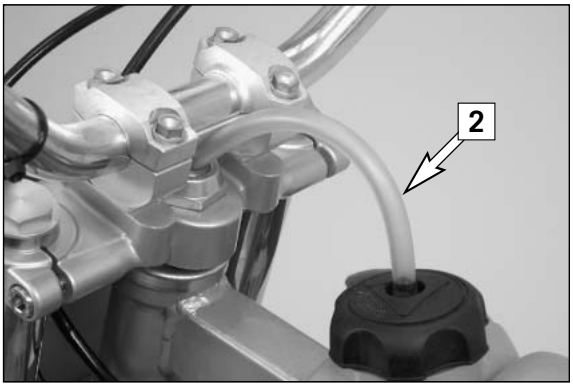
Poignée de frein droite

La poignée de frein se trouve à droite sur le guidon et actionne le frein avant. La position de base peut être adaptée à la largeur de la main de l'enfant.



Bouton de masse

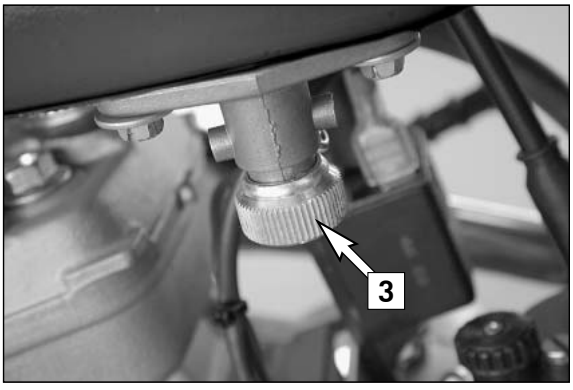
Le bouton de masse **[1]** permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



Bouchon de réservoir

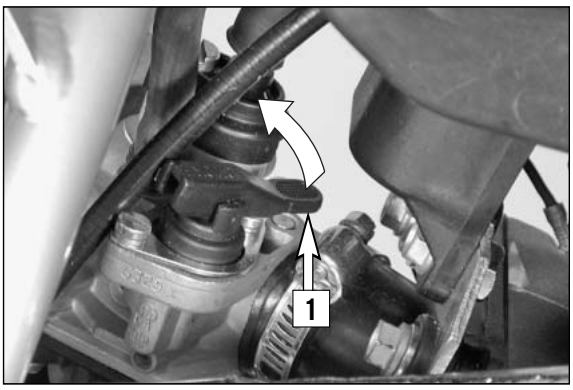
Ouverture : Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture : Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre. Positionner le tuyau de mise à l'air **[2]** de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



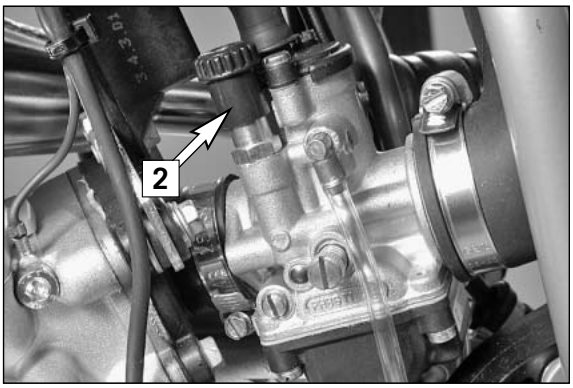
Robinet d'essence

Le robinet d'essence **[3]** est à la partie avant gauche du réservoir.
Pour ouvrir, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.
Pour fermer, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.



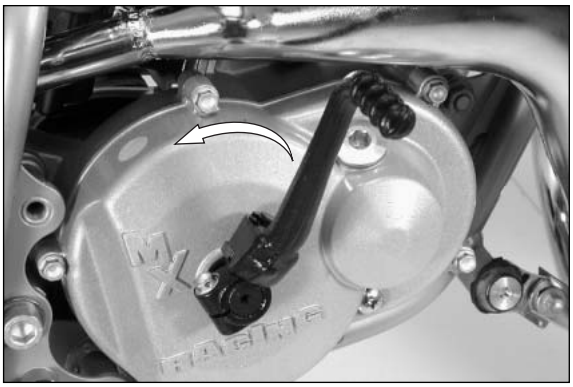
Starter Carburateur Dell'Orto PHVA 14 DS (50 SX Junior)

Le levier de starter **[1]** se trouve à droite sur le carburateur. Quand on fait basculer le levier jusqu'en butée vers le haut, un passage se libère dans le carburateur qui permet au moteur d'aspirer plus d'essence. Ainsi se produit un mélange air/essence riche, tel qu'il est nécessaire pour le démarrage.
Quand on ramène le levier à sa position initiale, le passage se ferme.



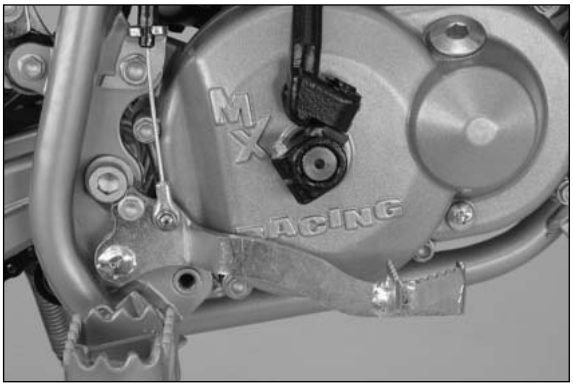
Starter Carburateur Dell'Orto PHBG 19 BS (50 SX)

Le bouton de starter **[2]** se situe à gauche sur le carburateur. Quand on tire jusqu'en butée sur le bouton et qu'on le fait tourner de 90°, un passage se libère dans le carburateur qui permet au moteur d'aspirer plus d'essence. Ainsi se produit un mélange air/essence riche, tel qu'il est nécessaire pour le démarrage.
Quand on fait tourner le bouton dans le sens contraire, il est ramené automatiquement à sa position initiale et le passage se ferme.



Kick

Le kick se trouve sur la droit du moteur. Il est repliable.

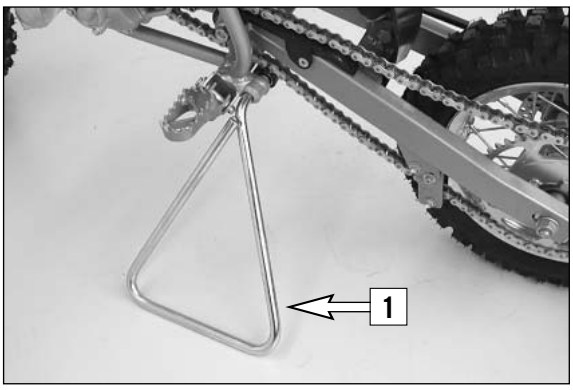


Pédale de frein

La pédale de frein se trouve devant le repose-pied droit. Sa position de base peut être adaptée à la morphologie du pilote (cf. travaux d'entretien).

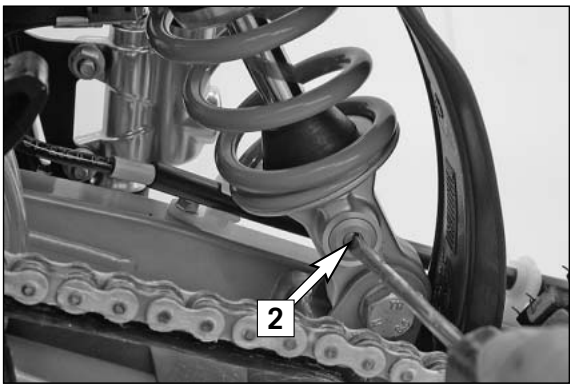
Béquille latérale (50 SX Junior)

Avec le pied, amener la béquille vers l'avant jusqu'en butée. Faire attention à ce que le sol soit stable.



Béquille à broche (50 SX)

Sur le côté gauche du cadre se trouve une douille dans laquelle on peut enfiler la béquille de stand **[1]** livrée avec la moto.



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage **[2]**. En tournant sens des aigiilles on augmente l'amortissement; en tournant sense inverse des aiguilles on le réduiton.

RÉGLAGE DE BASE:
- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

50 SX Junior: 12
50 SX: 10

⚠ ATTENTION

- **Ne pas modifier l'amortissement de plus de deux crans entre deux essais.**
- **Ne pas essayer de démonter l'amortisseur ou de chercher à en faire l'entretien soi-même. On pourrait se blesser dangereusement.**

Remarques concernant la mise en service

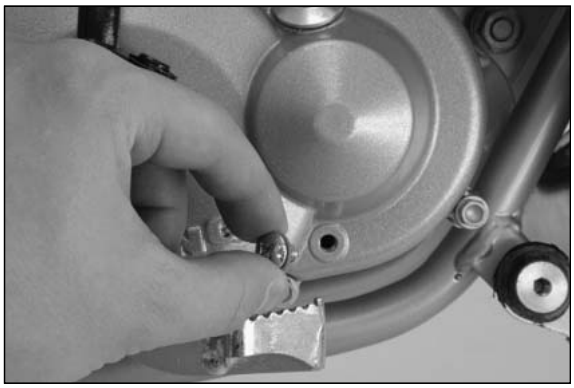
- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Régler la position de la poignée en fonction de la taille de la main de l'enfant. Evidemment, l'enfant doit porter des gants. Régler la pédale en fonction de la position de l'enfant sur la machine.
- Faire les premiers essais dans le jardin ou dans un pré, afin que l'enfant ne se blesse pas en cas de chute. Il faut bien sûr qu'il y ait assez de place pour effectuer quelques manoeuvres. S'assurer que toute collision avec d'autres personnes est exclue.
- Afin que l'enfant apprenne à doser le freinage, les premiers essais doivent se faire en poussant la machine. C'est seulement lorsque l'enfant saura doser les deux freins qu'on démarrera le moteur.
- L'étape suivante est le dosage des gaz. Pour cela on fait démarrer le moteur mais on retient la machine tandis que l'enfant donne les gaz avec précaution. C'est après seulement que peuvent être faits les premiers tours de roue. L'enfant roulera vers une deuxième personne, qui l'aidera à s'arrêter. On expliquera à l'enfant comment procéder pour s'arrêter tout seul.
- Afin d'améliorer sa technique, l'enfant devra essayer de conduire debout et aussi lentement que possible. Disposer des obstacles à contourner, etc.
- Le regard, selon la vitesse, doit porter de 3 à 10 mètres en avant de la machine, afin de pouvoir éviter un obstacle. De même en courbe le regard doit largement anticiper la courbe.
- Respecter les conseils de rodage.

Rodage

- Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Pour cette raison il ne faut pas demander au moteur sa puissance maximum durant la première demi-heure d'utilisation.
- Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.
- NE PAS ROULER À PLEINS GAZ DURANT LA PREMIÈRE DEMI-HEURE D'UTILISATION.

! ATTENTION

- **Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.**
- **La machine est équipée d'un embrayage centrifuge, si bien qu'elle se met à rouler dès qu'on donne les gaz.**
- **Toujours actionner le frein avant quand on démarre le moteur et relâcher le frein lentement quand le moteur tourne. Quand le starter est mis, le régime moteur augmente et l'embrayage centrifuge commence à attaquer. Il peut donc arriver que la machine se mette à rouler quand on relâche les freins.**
- **Quand le régime moteur tombe au point que l'embrayage centrifuge n'est plus en prise, il n'y a plus de frein moteur. On ne peut alors plus réduire la vitesse qu'avec les freins.**
- **L'enfant doit toujours adapter sa vitesse à ses possibilités et à la nature du terrain.**
- **Ne jamais laisser l'enfant rouler sans surveillance.**
- **Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.**
- **N'utiliser que des accessoires homologués par KTM.**
- **Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.**
- **Les modèles Mini ne sont conçus que pour une seule personne. On ne peut donc pas emmener de passager.**
- **Ces modèles ne correspondent pas aux dispositions légales et aux normes de sécurité. Leur utilisation sur la voie publique contrevient à la loi.**
- **Il faut avoir conscience que les autres personnes peuvent se sentir gênées par un bruit excessif.**



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DE BOÎTE
Une insuffisance d'huile cause une usure prématurée et mène à la destruction des pignons.

2 CARBURANT
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.

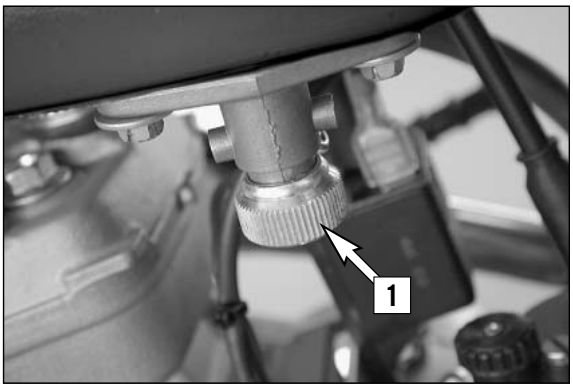
3 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

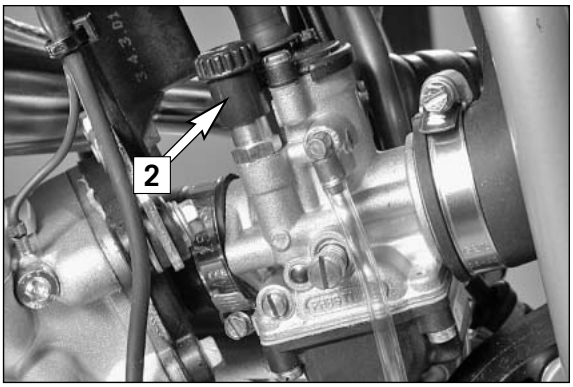
4 CHAÎNE
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.

5 PNEUS
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

6 FREINS
Vérifier leur fonctionnement et le niveau du liquide dans le bocal. Le bocal a des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées il n'est pas besoin de rajouter de liquide. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est que le circuit a une fuite ou que les plaquettes sont trop usées. Faire vérifier le circuit dans un atelier KTM car la panne est prévisible. Il faut également vérifier l'état de la durite et l'épaisseur des garnitures.
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

7 CÂBLE DE GAZ
Vérifier le réglage et si le câble coulisse bien.





Démarrage moteur froid

1 Ouvrir le robinet d'essence **[1]**
2 Mettre le starter **[2]**
3 Replier la béquille latérale vers le haut jusqu'en butée ou enlever la béquille de stand.
4 Actionner le frein avant
5 Ne pas donner de gaz et actionner énergiquement le kick sur toute sa course

⚠ ATTENTION

- **Tojours mettre des bottes pour dèmarrer le moteur. En effet, on peut déraper ou il peut y auóir des retours si le coup de kick n'est pas assez énergique.**
- **Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.**

! ATTENTION

Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur, ou partir en douceur.

NOTA BENE:
Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt.

Démarrage moteur chaud

1 Ouvrir le robinet d'essence **[1]**
2 Replier la béquille latérale vers le haut jusqu'en butée ou enlever la béquille de stand.
3 Actionner le frein avant
4 Ne pas donner de gaz et actionner énergiquement le kick sur toute sa course

Remède quand le moteur est noyé

1 Fermer le robinet d'essence **[1]**
2 Actionner le frein avant
3 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démonter et sécher la bougie si nécessaire.
4 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

Démarrage

Relâcher doucement les freins et en même temps donner les gaz.

⚠ ATTENTION

Avant de laisser l'enfant démarrer, toujours vérifier si la béquille latérale a été repliée jusqu'en butée ou si la béquille de stand a été enlevée. Si la béquille traîne par terre, l'enfant peut perdre le contrôle de la machine.

Conduite

Le régime moteur, et donc la vitesse, est commandé par l'ouverture de la poignée de gaz.
Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

! ATTENTION

- **Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.**
- **Il faut toujours remplacer un guidon qui a été tordu. En aucun cas il ne faut le redresser, car il perdrait ainsi de sa solidité.**

! ATTENTION

- **Des régimes élevés quand le moteur est froid ont une influence négative sur sa durée de vie. Le mieux est de faire chauffer le moteur en roulant quelques minutes à régime moyen. C'est seulement après que l'on peut mettre plein gaz.**
- **Ne pas laisser le moteur chauffer en laissant la moto sur la béquille latérale. Celle-ci pourrait se replier et l'on perdrait le contrôle de la moto.**
- **Si des bruits non fonctionnels apparaissent quand on roule, il faut s'arrêter tout de suite, couper le moteur et prendre contact avec un atelier KTM.**

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps des deux freins. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, il faut utiliser principalement le frein arrière. Toujours freiner avec doigté. Des roues qui bloquent déstabilisent la machine et peuvent mener à la chute.

⚠ ATTENTION

- **Les garnitures et les tambours s'échauffent quand on freine. Plus ils sont chauds, moins le freinage est efficace.**
- **Quand les freins sont mouillés ils réagissent moins bien, c'est pourquoi il convient de les faire sécher en les utilisant un peu, et cela en particulier après chaque lavage de la machine.**
- **Si la résistance à la poignée se fait spongieuse, c'est que le circuit de frein a un défaut. Faire vérifier le circuit dans un atelier KTM avant de laisser l'enfant se servir de la machine.**

Arrêt

Ralentir la vitesse et juste avant l'arrêt complet sortir le pied gauche comme appui. Appuyer sur le bouton de masse jusqu'à l'arrêt complet du moteur. Fermer le robinet d'essence.

⚠ ATTENTION

Une moto qui tourne produit beaucoup de chaleur. Le moteur, l'échappement et les freins peuvent être brûlants. Faire attention à ne pas toucher ces éléments et garer la machine de manière à ce que d'autres personnes ne se brûlent pas non plus.

! ATTENTION

- **Lorsqu'on arrête le moteur, il faut fermer le robinet d'essence, sinon le carburateur peut déborder et l'essence rentrer dans le moteur.**
- **La béquille latérale et la béquille de stand ont été conçues juste pour le poids de la machine. Si l'enfant s'assied sur la moto reposant sur la béquille, celle-ci ou le cadre peut se trouver endommagé et la moto peut tomber.**

Carburant

L'huile (huile moteur deux-temps de haute qualité) doit être mélangée à l'essence (indice d'octane 95) dans la proportion de 1:60.

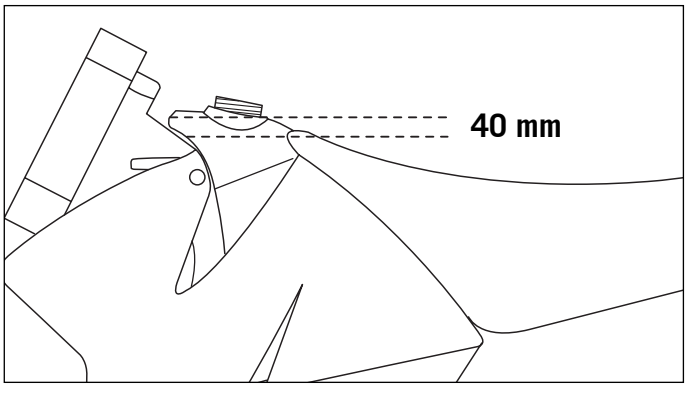
Ne pas effectuer le mélange à l'avance.
KTM recommande Motorex 2T Cross Power.

⚠ ATTENTION

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas mettre d'essence dans le réservoir à proximité d'une flamme ou d'une cigarette allumée. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.

! ATTENTION

- **N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Un autre carburant peut endommager le moteur (Motorex 2T Cross Power).**
- **Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque.**
- **Un manque d'huile provoque une usure prématurée dú moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie.**
- **Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).**



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

	50 SX JUNIOR 50 SX UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!	Révision toutes les 5 heures	Révision toutes les 20 heures	avant la course
Moteur	Vérifier le niveau d'huile de boîte	●	●	
	Vidanger la boîte	●	●	
	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●	
	Vérifier le régime auquel l'embrayage colle	●	●	●
Carburateur	Vérifier la fixation du carburateur		●	
	Vérifier l'état de la pipe d'admission		●	
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●	
Accessoires	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●	
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier	●	●	●
Freins	Vérifier liquide de frein, garnitures, disques		●	●
	Vérifier l'état de la durite et du câble de frein		●	●
	Vérifier/fonction état, course à vide des poignées de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis système de freinage	●	●	●
Partie-Cycle	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, l ancrage bras, amortisseur)		●	●
Roues	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus		●	●
	Vérifier état chaîne, joint de chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●	●	●

50 SX JUNIOR 50 SX TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1x par an
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	
Usure des mâchoires d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure du volant d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure de l'arbre de pompe à eau et des roulements	●	●	
Contrôle de l'usure du rotor de pompe à eau	●	●	
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		
Contrôle de l'usure des roulements d'embiellage	●		
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●	
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements		●	
Vider et nettoyer la cuve de carburateur			●
Entretien complet de la fourche			●
Entretien complete de la amortisseur			●
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●
Remplacer le liquide de frein			●

Nota bene: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

En aucun cas il ne faut dépasser le moment de la révision de plus de 5 heures d'utilisation.
Les révisions effectuées dans les ateliers KTM ne dispensent pas des travaux d'entretien et de contrôle que doit faire le pilote.

Nota bene: Afin de pouvoir respecter exactement les intervalles de révision, on peut se procurer chez les agents KTM un compteur horaire référencé SXS05450600.

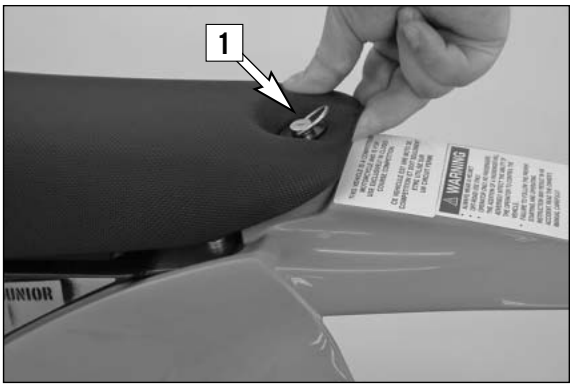
50 SX JUNIOR 50 SX VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MÉCANICIEN	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier l'état de toutes les commandes	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

⚠ ATTENTION

Tous les travaux d'entretien et les réglages marqués d'une * exigent des connaissances techniques. Pour la sécurité de l'enfant, faire effectuer ces opérations dans un atelier KTM ! La moto y sera entretenue de manière optimale par un personnel spécialement formé.

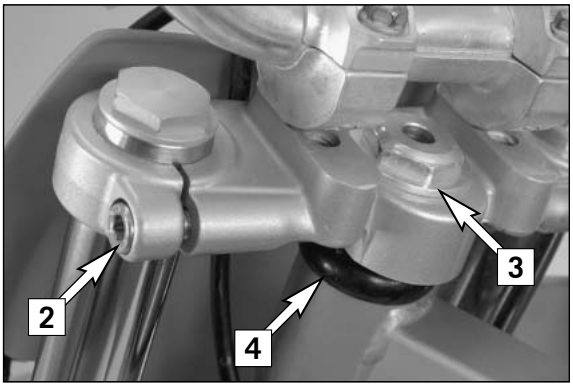
! ATTENTION

- **Autant que possible ne pas employer de nettoyer haute pression pour nettoyer la machine, car de l'eau pourrait alors pénétrer dans les roulements, le carburateur, les connexions électriques, tambours de frein, etc.**
- **Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.**
- **Lors du transport, veiller à ce que la machine soit tenue bien droite par des sangles ou d'autres moyens de fixation mécaniques et à ce que le robinet d'essence soit fermé. En effet, si la moto venait à se renverser, de l'essence pourrait s'échapper du carburateur ou du réservoir.**
- **Ne pas employer de rondelles grower ou éventail sous les écrous de fixation moteur. Ces rondelles s'incrustent dans le cadre et l'ecrou se desserre. Il faut employer des écrous auto-bloquants.**
- **Avant d'effecteur tout travail d'entretien, il faut laisser refroidir la machine, afin d'éviter de se brûler.**
- **L'huile, la graisse, les filtres, l'essence, les détergents etc. doivent être éliminés correctement. Respecter la réglementation locale.**
- **Ne déversez jamais l'huile usagée dans des canalisations ou dans la nature. Un litre d'huile peut polluer 1 million de litres d'eau.**



Dépose de la selle

La fixation rapide **[1]** permet de déposer la selle sans qu'aucun outil soit nécessaire. Faire tourner la fixation rapide d'environ 180° dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Lever l'arrière de la selle et la tirer vers l'arrière.
Au montage, veillez à ce que le crochet s'accroche au réservoir.



Vérification et réglage des roulements de direction (50 SX Junior) *

Il faut vérifier régulièrement le jeu des roulements de direction. Caler sous le cadre de manière à ce que la roue avant ne porte plus sur le sol. Essayer de secouer la fourche d'avant en arrière. Aucun jeu ne doit être perceptible. Pour régler, desserrer les deux vis de fixation **[2]** du té supérieur ainsi que le contre-écrou **[3]**. Serrer l'écrou de réglage **[4]** de manière à ce qu'il n'y ait presque plus aucun jeu. En aucun cas ne serrer vigoureusement, car alors les roulements se trouveraient endommagés. Quand on serre le contre-écrou **[3]**, le jeu se trouve encore un peu réduit. Frapper légèrement avec un maillet en plastique sur le té supérieur afin d'éliminer les contraintes éventuelles et resserrer les deux vis de fixation à 25 Nm.

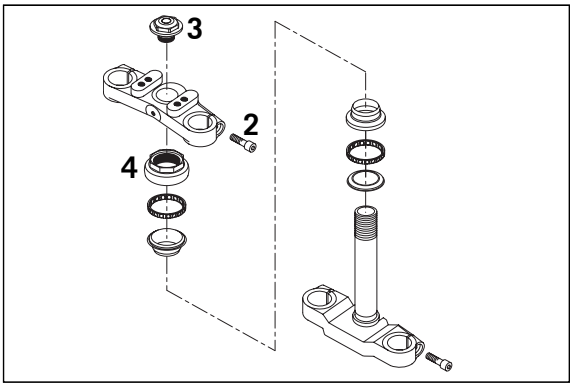
⚠ ATTENTION

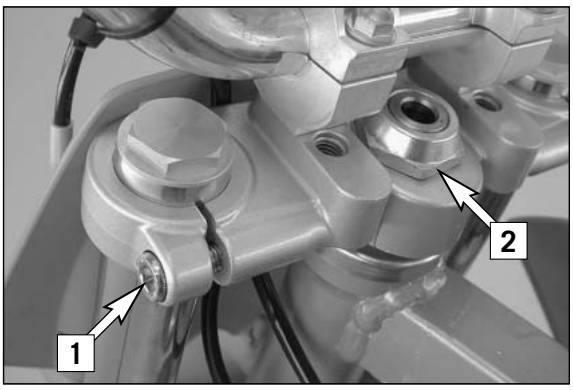
S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.

! ATTENTION

- **En aucun cas la direction ne doit être dure, sinon les roulements se trouvent détruits.**
- **Si l'on roule quelque temps avec du jeu dans les roulements de direction, les roulements ainsi que leur logement dans la colonne se trouvent endommagés.**

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (Motorex Long Term 2000).



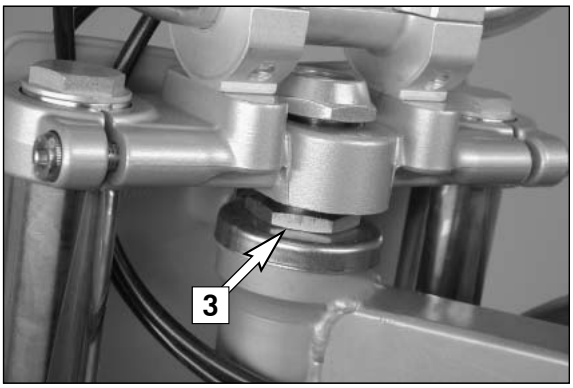


Vérification et réglage des roulements de direction (50 SX) *

Il faut vérifier régulièrement le jeu des roulements de direction. Pour ce faire, caler la moto de manière à ce que la roue avant ne touche plus le sol. Remuer la fourche d'avant en arrière. On ne doit pas sentir de jeu. Pour régler il faut desserrer les deux vis de fixation **[1]** sur le té supérieur et dévisser la vis de la colonne **[2]** de quelques tours. Soulever légèrement le té et visser l'écrou de réglage **[3]** jusqu'à ce qu'il n'y ait pratiquement plus de jeu. Ne pas serrer l'écrou trop fort car on endommagerait ainsi les roulements. Serrer la vis de la colonne à 10 Nm et les deux vis de fixation à 25 Nm.

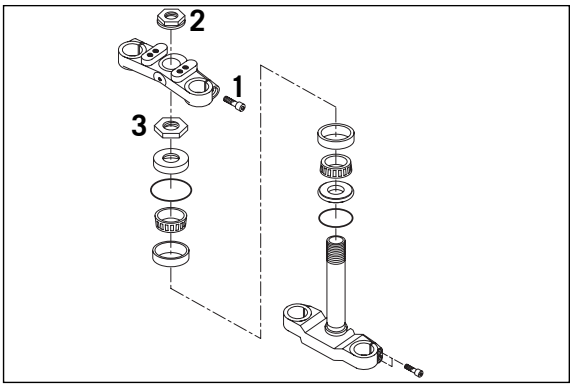
⚠ ATTENTION

S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.

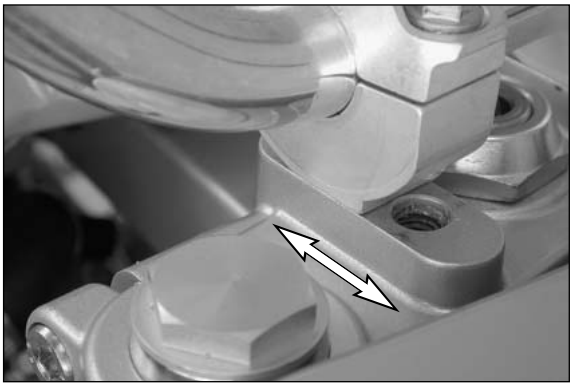


! ATTENTION

- **En aucun cas la direction ne doit être dure, sinon les roulements se trouvent détruits.**
- **Si l'on roule quelque temps avec du jeu dans les roulements de direction, les roulements ainsi que leur logement dans la colonne se trouvent endommagés.**

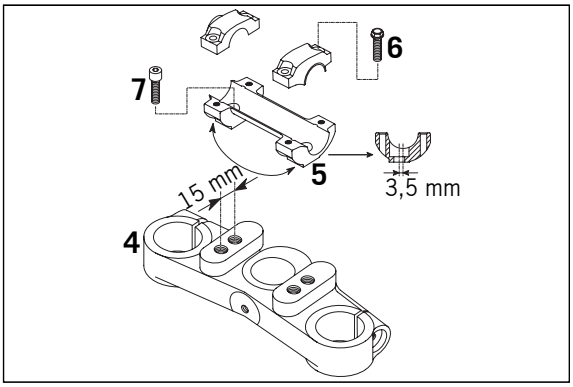


Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (Motorex Long Term 2000).



Position du guidon

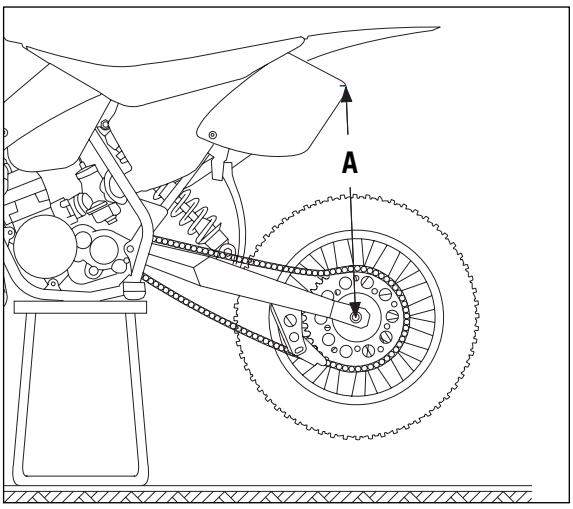
La position du guidon peut varier de 22 mm.
Sur le té supérieur **[4]** se trouvent deux perçages distants de 15 mm. Les perçages de la fixation du guidon **[5]** sont décentrés de 3,5 mm si bien qu'il existe ainsi quatre positions de réglage.

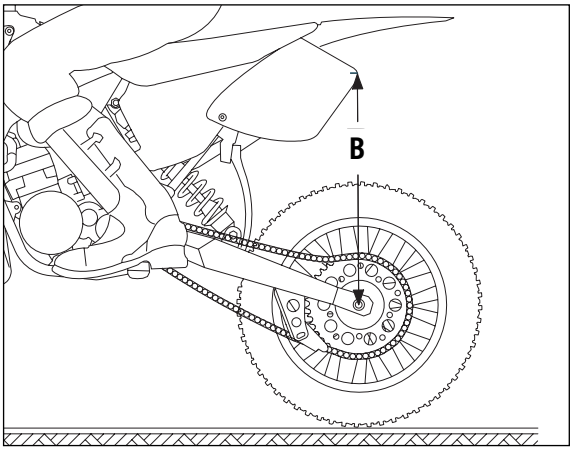


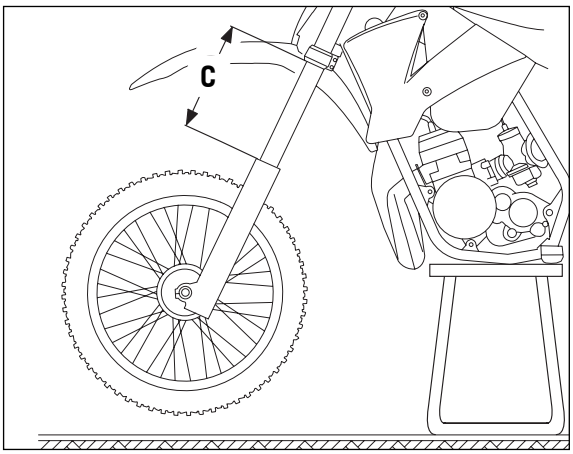
Enlever les vis **[6]** des pontets et les vis **[7]** de la fixation.
Mettre la fixation dans la position désirée et serrer les vis **[7]** à 40 Nm. Présenter le guidon et les pontets et serrer les vis **[6]** à 20 Nm. L'espace entre la fixation et les pontets doit être le même à l'avant et à l'arrière.

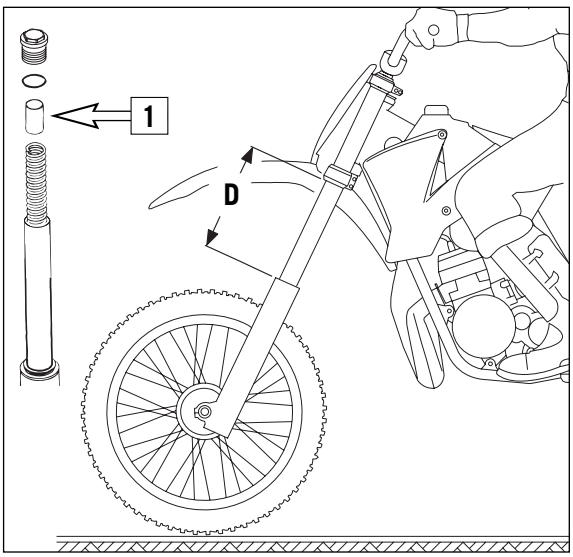
⚠ ATTENTION

Les vis [7] devront être resserrées avec Loctite 243.









Réglage de base en fonction du poids du pilote

Pour que la machine se comporte au mieux et pour éviter d'endommager la fourche et l'amortisseur, il faut adapter le réglage des éléments de suspension au poids de l'enfant. Quand elles sont livrées, les mini-motos de KTM sont prévues pour un pilote de 25 à 30 kg (y compris ses équipements de protection). Si le poids de l'enfant est en dehors de cette plage, il faut régler en conséquence la précontrainte des suspensions. Vérifier l'enfoncement des suspensions, le réservoir étant plein et l'enfant complètement équipé.

Vérification de l'enfoncement de l'amortisseur

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer la distance entre deux plans horizontaux, l'un passant par l'axe de roue arrière et l'autre par un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- L'enfant, tout équipé, se met à présent en position normale sur la moto, donc avec les pieds sur les repose-pied, et secoue la machine plusieurs fois afin que la suspension prenne sa position.
- Une personne tient la moto et l'enfant, une autre mesure la distance B entre les deux plans précédents.
- L'enfoncement de la suspension est la différence entre A et B.

Exemple:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . . .400 mm
Moto sur ses roues, avec le pilote (valeur B) . . . . . .– 355 mm
Enfoncement . . . . . .45 mm

Enfoncement de l'amortisseur 50 SX Junior . . . . . 45 mm (± 5 mm)
Enfoncement de l'amortisseur 50 SX . . . . . 50 mm (± 5 mm)

Si l'enfoncement est moins important, il faut réduire la précontrainte de l'amortisseur, s'il est plus important, il faut augmenter la précontrainte (voir Modification de la prétension du ressort du montant de suspension). Pour l'amortisseur de la 50 SX est disponible également un ressort plus fort (voir catalogue des pièces détachées).

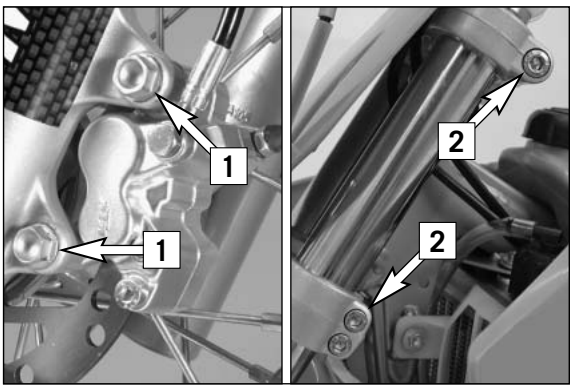
Vérification de l'enfoncement de la fourche

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue avant ne touche plus le sol.
- Mesurer la distance entre le bas de fourche et le té. Noter cette valeur C.
- L'enfant, tout équipé, se met à présent en position normale sur la moto, donc avec les pieds sur les repose-pied, et secoue la machine plusieurs fois afin que la fourche prenne sa position.
- Une personne tient la moto et l'enfant, une autre mesure la distance D entre les deux points précédents.
- L'enfoncement de la fourche est la différence entre C et D.

Exemple:
Moto sur la béquille (valeur C) . . . . . .200 mm
Moto sur ses roues, avec le pilote (valeur D) . . . . . .– 160 mm
Enfoncement . . . . . .40 mm

Enfoncement de la fourche 50 SX Junior . . . . . 30 mm (± 5 mm)
Enfoncement de la fourche 50 SX . . . . . 45 mm (± 5 mm)

Si l'enfoncement est moins important, il faut réduire la précontrainte de la fourche, s'il est plus important, il faut augmenter la précontrainte.
La précontrainte des ressorts de la fourche est fonction de la longueur des douilles **[1]** utilisées. Pour régler il faut déposer les bras de fourche, enlever les bouchons et raccourcir les douilles ou en mettre de plus longues (cf. entretien de la fourche). Pour les deux modèles sont disponibles également des ressorts tarés plus fort (voir catalogue des pièces détachées).

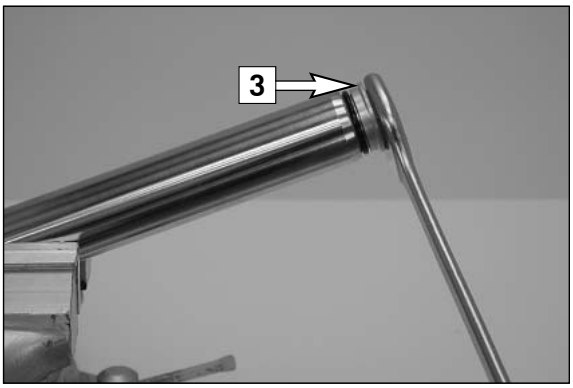


Entretien de la fourche *

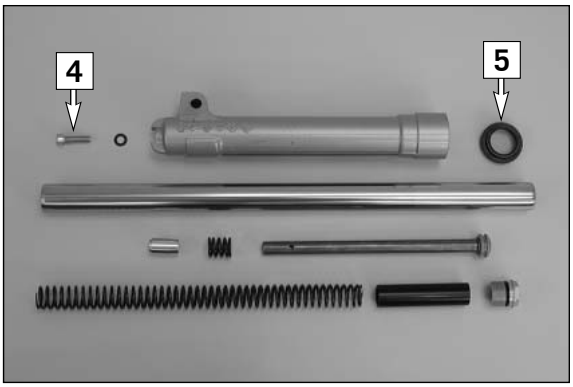
Il faut réviser la fourche au moins une fois par an.
On procède de la manière suivante :
Caler la moto de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol.
Déposer la roue avant, enlever les vis **[1]** de la pince de frein et enlever la patte de fixation.
Mesurer de combien les tubes de fourche dépassent du té supérieur et noter la valeur.
Desserrer les vis de fixation **[2]** sur les tés et retirer les bras de fourche vers le bas.

! ATTENTION

- **Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.**
- **Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.**



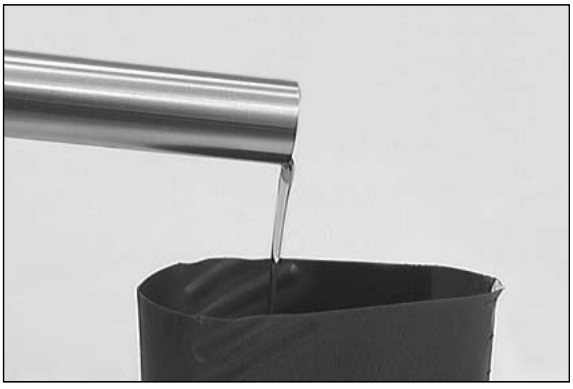
Mettre le bras dans l'étau (utiliser des mordaches) et enlever le bouchon **[3]**.
Sortir du tube la douille de précontrainte du ressort et le ressort.
Enlever la vis **[4]** à la partir inférieure du bas de fourche et sortir le tube.
Retirer le cache poussière **[5]**.



Nettoyer à fond toutes les pièces et vérifier l'état d'usure.
Graisser soigneusement les joints et les ressorts et assembler la fourche.
Serrer les vis à la partie inférieure des bas de fourche à 30 Nm.
Mettre de l'huile et finir le remontage (cf. ci dessous). Dégraisser les vis de la pince et enduire le filetage de loctite 243. Mettre la pince en place et serrer à 20 Nm. Mettre la durite en place avec le collier.
Enfiler les bras dans les tés en faisant dépasser de la valeur notée au démontage et serrer les vis de fixation à 25 Nm (supérieur) et 10 Nm (inférieur).
Monter la roue (cf. chapitre Pose de la roue avant).

⚠ ATTENTION

Les vis [1] devront être resserrées avec Loctite 243.

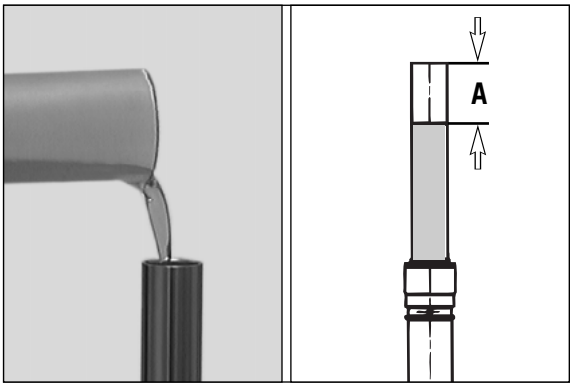


Vidange de l'huile de fourche *

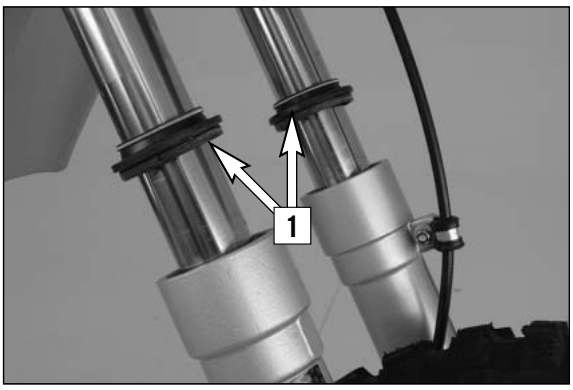
Déposer la roue avant et la fourche (voir ci-dessus).
Enlever les bouchons, les douilles de précontrainte et les ressorts.
Laisser l'huile s'écouler dans un récipient.
Nettoyer les caches poussière.

⚠ ATTENTION

- **Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.**
- **Toujours actionner la poignée de frein après avoir travaillé sur le circuit de freinage afin que les plaquettes prennent leur place et que l'on sente le point d'attaque.**



Mettre environ 170 cm3 d'huile SAE 7,5 dans chaque bras.
Faire rentrer le tube jusqu'en butée dans le bas de fourche.
En enlevant un peu d'huile ou en en rajoutant, il convient de faire en sorte que la valeur **[A]** se situe à 110 mm.
Mettre les ressorts et les douilles de précontrainte dans les tubes.
Vérifier les joints toriques, les graisser et monter les bouchons.
Poser les bras de fourche, la roue avant et la pince de frein (cf. ci-dessus).

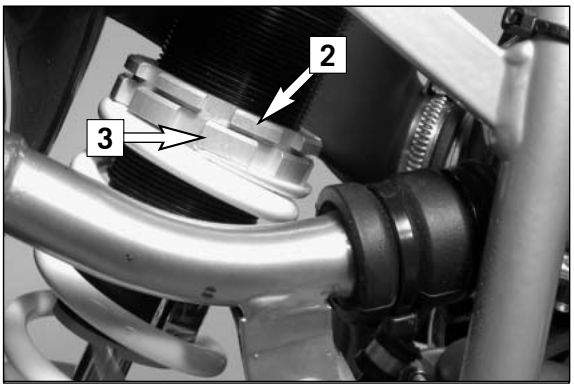


Nettoyage des caches-poussière de la fourche

Les cache-poussière **[1]** ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.
Le nettoyer soigneusement à l'air comprimé. Passer un lubrifiant au silicone sur les caches et la fourche et enfoncer les caches dans leur logement.

⚠ ATTENTION

Il ne faut pas qu'il y ait de l'huile au silicone sur le pneu avant ou le disque de frein. L'adhérence du pneu et l'efficacité du frein s'en trouveraient très compromises.

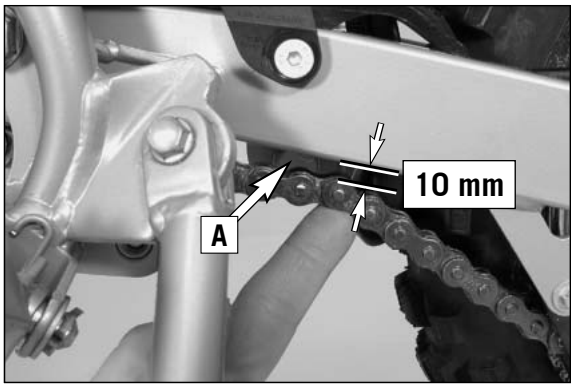


Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

Cette opération s'effectue aisément en un tour de main.
NOTA BENE:
Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.

Enlever le cache latéraux droit.
Avec le cléf ergot débloque la contre-bague **[2]**. Avec la bague de réglage **[3]** on modifie la précontrainte, puis on bloque à nouveau la contre-bague **[2]**.

Position de base - PRÉTENSION DU RESSORT:
50 SX Junior: . . . . . .5 mm
50 SX: . . . . . .3 mm

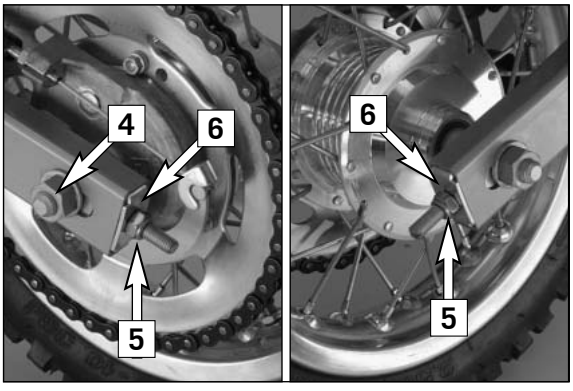


Contrôle de la tension de la chaîne

Mettre la moto sur la béquille latérale.
Le contrôle s'effectue au niveau de la fixation d'amortisseur **[A]**. Quand on appuie sur la chaîne vers le haut, la distance avec le bras oscillant doit être d'environ 10 mm.
Régler si nécessaire.

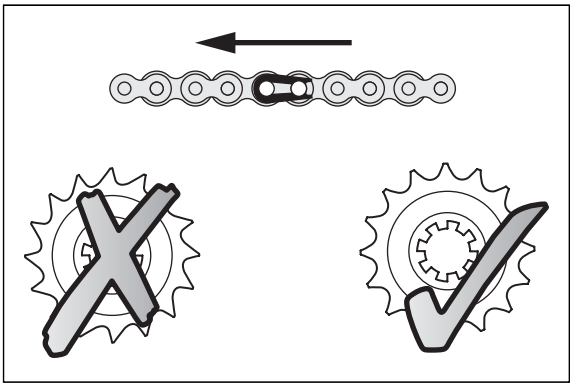
⚠ ATTENTION

- **Si la chaîne est trop tendue, la transmission secondaire en souffre (chaîne, pignon, couronne, roulements de boîte et de la roue arrière). Il y a usure prématurée et risque de rupture.**
- **Si la chaîne est trop lâche, elle peut sauter et bloquer la roue arrière ou endommager le moteur.**
- **Dans un cas comme dans l'autre on peut perdre alors le contrôle de la machine.**
- **Faire attention à ne pas se faire prendre les doigts entre la chaîne et le pignon ou d'autres éléments.**



Réglage de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou **[4]** de la broche et tourner les écrous **[5]** à droite et à gauche d'un même nombre de tours.
Avant de resserrer l'écrou de la broche à 40 Nm, on vérifiera que les tendeurs **[6]** sont en appui sur le bras. Vérifier également que la roue arrière est en ligne avec la roue avant.



Entretien de la chaîne

La longévité de la chaîne dépend en grande partie de son entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être régulièrement lavées au pétrole puis plongées dans un bain de graisse bouillante ou traitées avec de la graisse en aérosol (Motorex Chainlube Racing).

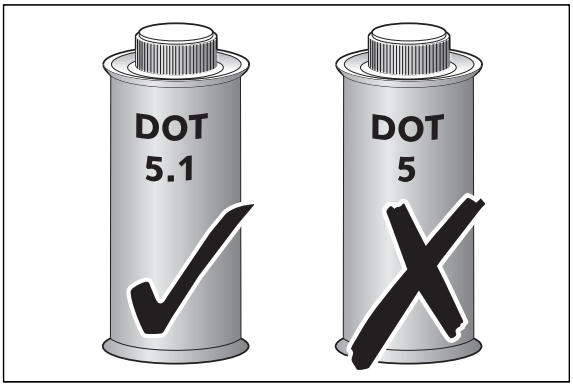
⚠ ATTENTION

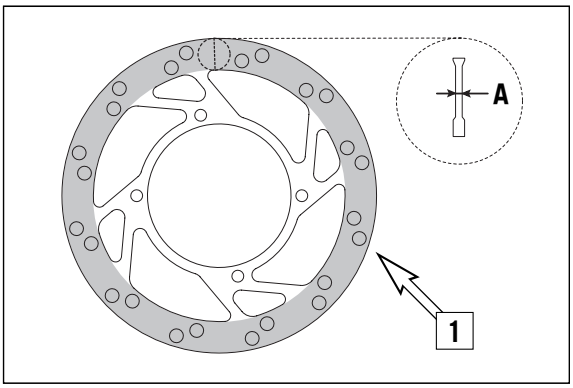
Il ne faut pas qu'il y ait de gras sur le pneu arrière, car on risquerait ainsi de glisser et de perdre le contrôle de la machine.

! ATTENTION

Lors du montage de l'attache rapide, il faut faire attention à ce que le côté fermé de l'attache soit à l'avant dans le sens de la marche.

Le pignon, la couronne et les guides chaîne doivent être vérifiés par la même occasion et remplacés si nécessaire.





Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

BOCAL DE LIQUIDE DE FREIN:
Le bocal de liquide de frein pour le frein avant a des dimensions telles qu'il n'est pas besoin de rajouter de liquide quand les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.

LIQUIDE DE FREIN:
Il est recommandé d'utiliser Motorex Brake Fluid DOT 5.1 pour effectuer un complément ou un remplacement de liquide de frein. Le liquide DOT 5.1 a un point d'ébullition humide de 180°C (soit 25°C de plus que le DOT 4) et il est donc plus sûr en utilisation intensive. Le DOT 5.1 est à base d'éther de glycol, a une couleur ambrée et peut être mélangé avec du DOT 4. Ne jamais utiliser de DOT 5. Ce produit est à base de silicone et reconnaissable à sa couleur pourpre. Les joints et les durites des motos KTM ne sont pas conçus pour du liquide de frein DOT 5.

⚠ ATTENTION

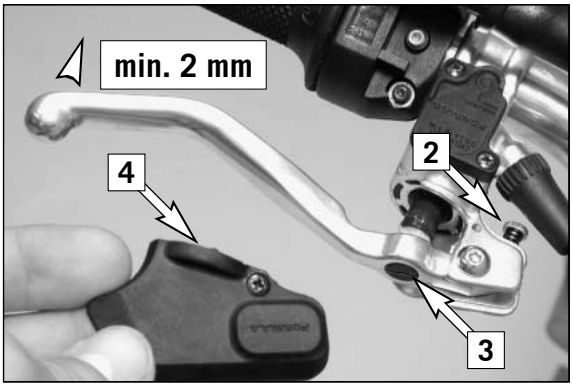
Faire changer le liquide de frein au moins une fois par an, et plus souvent si on lave fréquemment la machine. En effet, le liquide de frein absorbe l'eau, si bien qu'au bout de quelque temps il peut se former des bulles de vapeur quand on freine, ce qui remet en cause le freinage.

DISQUES DE FREIN:
L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage **[1]**. L'épaisseur du disque de frein doit être au moins de 2,50 mm à l'endroit le plus faible **[A]**. Vérifier l'épaisseur à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

- **Si le disque de frein fait moins de 2,50 mm, cela est un facteur de risque. Il faut faire remplacer le disque dès que la limite est atteinte.**
- **Il faut par principe faire effectuer les réparations sur les freins par un agent KTM.**

PINCE DE FREIN:
Les vis de la pince de frein doivent être freinées à la loctite 243 et serrées à 20 Nm.

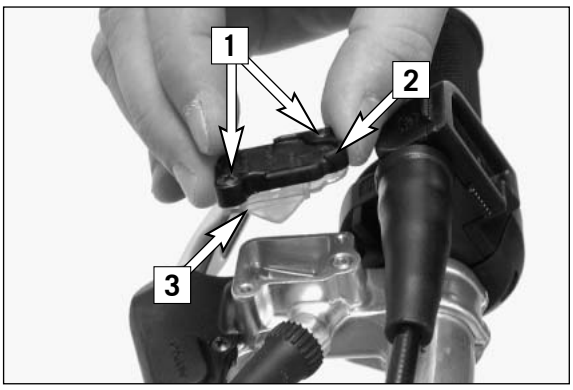


Réglage de la position de base et de la course à vide de la poignée de frein *

Il est possible d'adapter la position de base de la poignée de frein à la taille de la main de l'enfant. Pour cela il convient de modifier la position de la vis de butée **[2]** en tournant. Après cette opération il est nécessaire toutefois de régler la course à vide de la poignée à 2 mm. Cela se fait au moyen de la vis de réglage **[3]**, après avoir repoussé le capuchon **[4]** Après avoir réglé, remettre le capuchon.

⚠ ATTENTION

La course à vide de la poignée doit être au moins de 2 mm. C'est seulement après cette garde que le piston du maître-cylindre doit entrer en mouvement (ce que l'on sent à la résistance à la poignée). Si cette valeur de garde n'est pas respectée, il se produit une surpression dans le système et le frein avant peut chauffer et se trouver hors d'usage.

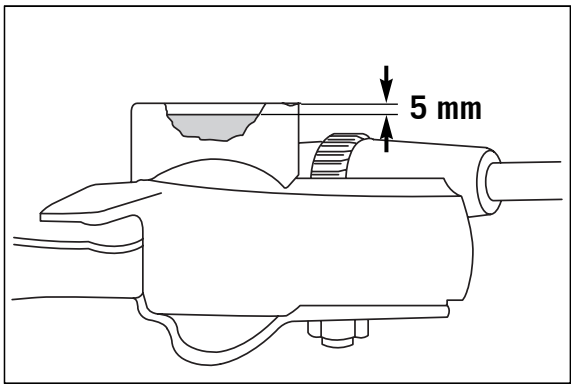


Contrôle du liquide de frein à l'avant, complément *

Le bocal de liquide de frein fait corps avec le maître-cylindre au guidon. Pour vérifier le niveau de liquide de frein, il faut repousser les pistons de la pince à fond. Faire en sorte que le maître-cylindre soit à l'horizontale, enlever les vis **[1]**, retirer le couvercle **[2]** et la membrane **[3]**. Le niveau du liquide doit se situer à 5 mm sous le bord du bocal (voir figure). Si besoin est, rajouter du liquide DOT 5.1 (par exemple Motorex Brake Fluid DOT 5.1) de manière à être 5 mm sous le bord supérieur.
Remettre la membrane, le couvercle et les vis puis actionner la poignée de frein jusqu'à sentir une résistance. Nettoyer à l'eau si l'on a renversé du liquide.

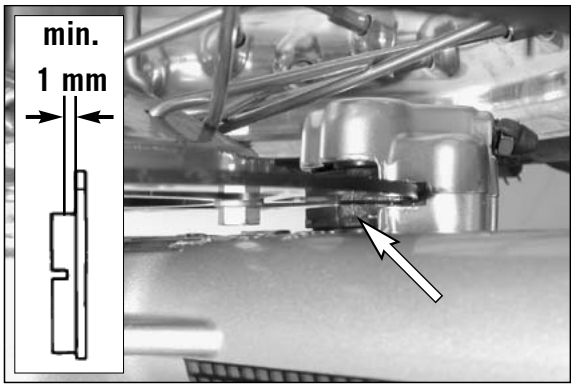
⚠ ATTENTION

- **Actionner la poignée jusqu'à retrouver le point d'attaque.**
- **Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.**
- **Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.**
- **Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.**



! ATTENTION

- **Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée!**
- **N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.**



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

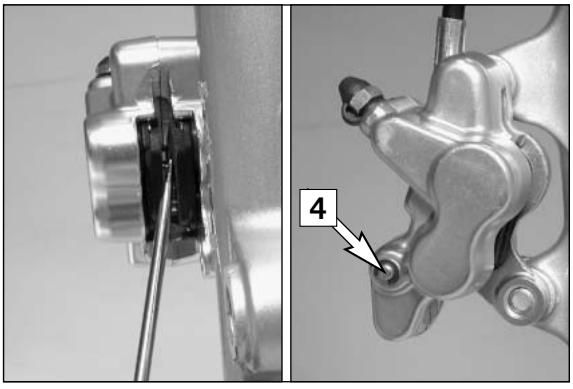
On peut voir les plaquettes par l'avant. L'épaisseur des garnitures ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

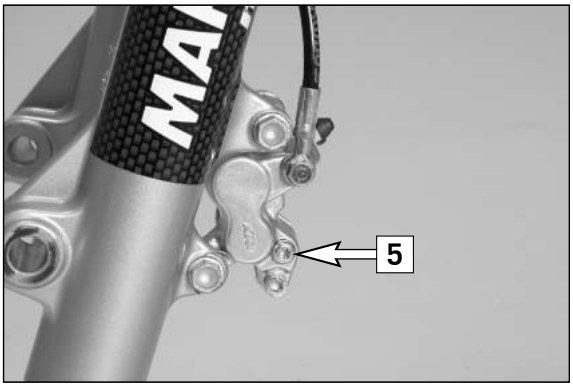
! ATTENTION

Si les plaquettes de frein sont renouvelées trop tard, si bien que la garniture est partiellement ou totalement usée, les parties en acier des plaquettes de frein frottent alors sur le disque de frein. Ceci fait que l'action des freins sera considérablement altérée et que le disque de frein sera détruit.



Remplacement des plaquettes de frein à l'avant *

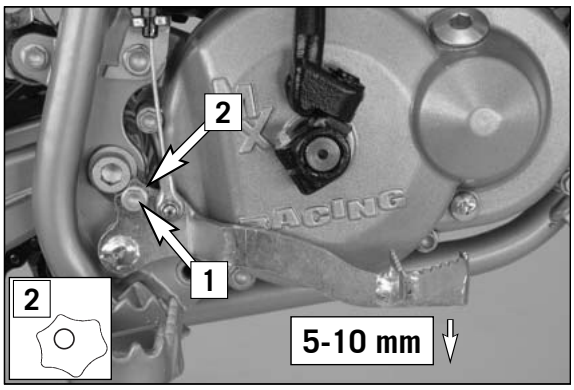
Déposer la roue avant (cf. chapitre Dépose de la roue avant).
Avec un tournevis approprié, repousser les plaquettes de manière à ce que les pistons soient rentrés au maximum.
Enlever la rondelle frein **[4]** se trouvant sur la vis et retirer la vis **[5]**. Sortir les plaquettes de la pince. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé.



Mettre la plaquette gauche et la tenir en place avec la vis. Mettre en place la plaquette droite et serrer la vis à 4 Nm. Remettre la rondelle frein. Positionner les plaquettes et remonter la roue (cf. chapitre Pose de la roue avant).

⚠ ATTENTION

- **Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.**
- **Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.**
- **Ne pas desserrer d'autres vis de la pince, sinon il faudra purger le système.**
- **Quand on a travaillé sur le circuit de frein, il faut toujours ensuite actionner la poignée de manière à ce que les plaquettes viennent prendre leur place contre le disque et que le point d'attaque se sente.**



Modification de la position de base de la pédale de frein (50 SX Junior)

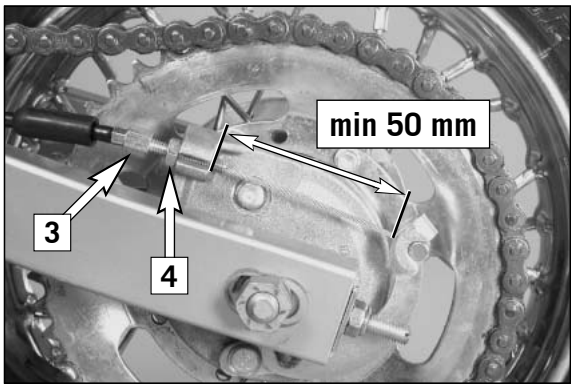
La position de base de la pédale se modifie en desserrant la vis **[1]** et en faisant tourner ensuite la pièce de butée **[2]**.
Il faut vérifier ensuite le réglage du frein arrière.

Réglage du câble du frein arrière (50 SX Junior)

La pédale de frein doit descendre de 5 à 10 mm avant que la roue soit freinée.
Le réglage du câble se fait au moyen de la vis de réglage **[3]** sur la flasque de frein. Il faut d'abord desserrer le contre-écrou **[4]** puis le resserrer après le réglage.

! ATTENTION

Toujours vérifier à la fin de l'opération si la roue tourne librement.

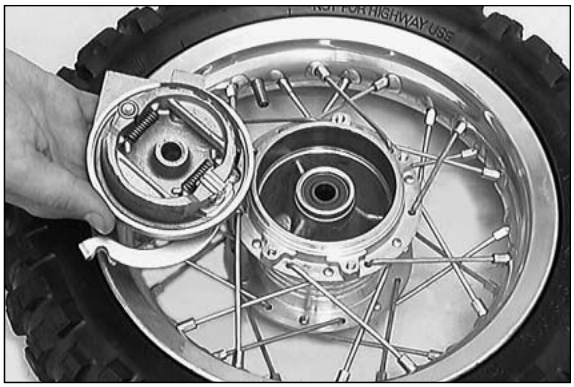


Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'arrière (50 SX Junior)

Les garnitures doivent être remplacées lorsque la distance entre la biellette et l'ancrage du câble est inférieure à 50 mm quand le frein est tiré (cf. figure).

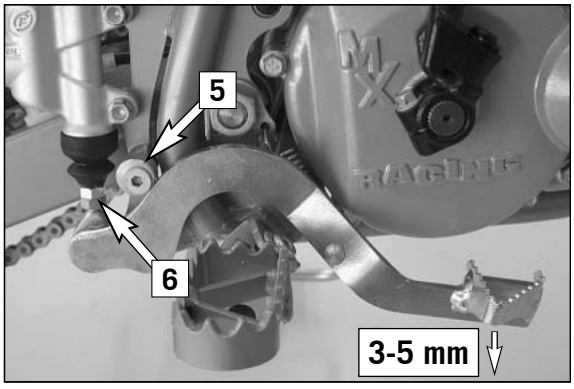
! ATTENTION

Si l'on attend trop pour changer les garnitures et qu'elles sont complètement usées, ce sont les mâchoires qui frottent sur le tambour, métal contre métal. Le freinage est alors très déficient et le tambour devient inutilisable.



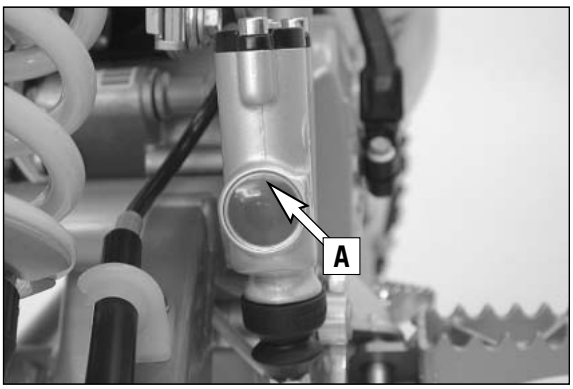
Entretien des tambours de frein (50 SX Junior)

L'entretien se limite à un dépoussiérage occasionnel des tambours et des mâchoires. On peut éventuellement passer un coup léger de toile émeri dans les tambours et sur les garnitures.



Modification de la position de base de la pédale de frein (50 SX) *

On peut régler la position de la pédale de frein au moyen de l'excentrique qui sert de butée **[5]**. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston **[6]**. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

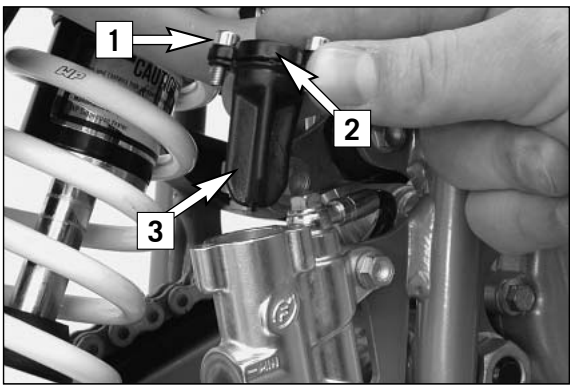


Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière (50 SX)

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve à droite sur la machine, juste derrière le maître-cylindre.
Quand la moto est bien droite, il ne doit pas y avoir de bulle d'air qui apparaisse dans le regard **[A]**.

⚠ ATTENTION

Si le niveau descend en dessous du bord supérieur du regard, c'est qu'il y a une fuite ou que les plaquettes sont complètement usées.



Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière (50 SX) *

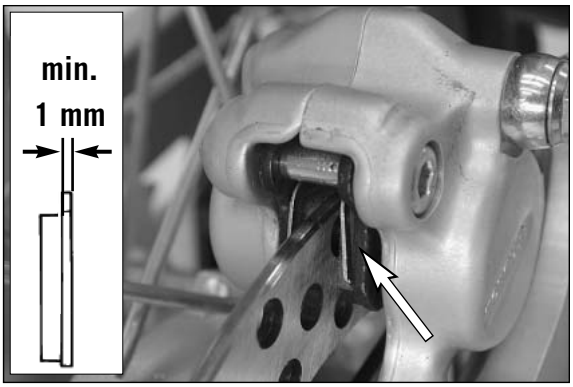
Enlever les vis **[1]** et le couvercle **[2]** avec la membrane **[3]**. Les pistons doivent être en position de repos. Mettre du liquide DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 10 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis puis actionner pédale de frein jusqu'à sentir une résistance. Si l'on a renversé du liquide, le nettoyer aussitôt à l'eau.

⚠ ATTENTION

- **Actionner pédale de frein jusqu'à retrouver le point d'attaque.**
- **Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.**
- **Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.**
- **Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.**

! ATTENTION

- **Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.**
- **N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.**



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière (50 SX)

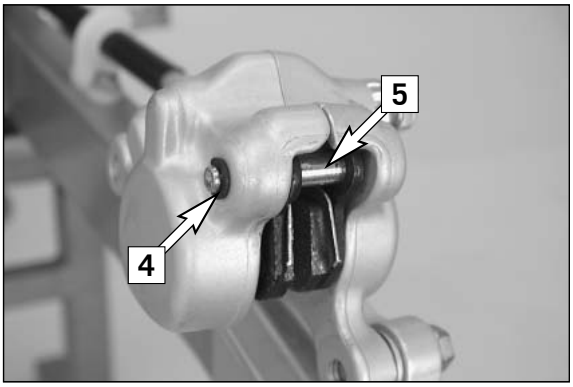
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épasseur de la garniture ne doit pas être inférieuere a 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

! ATTENTION

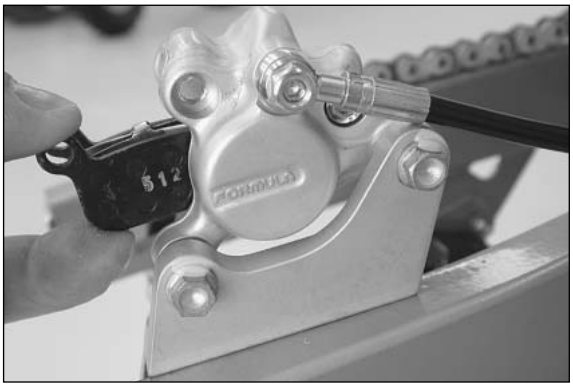
Si l'on attend trop pour changer les plaquettes et que, par exemple il n'y a plus de garniture, c'est le métal de la plaquette qui frotte contre le disque. Le freinage est alors inefficace et le disque est irrémédiablement endommagè.



Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière (50 SX) *

Déposer la roue arrière (voir chapitre Dépose de la roue arrière)
Avec un tournevis approprié, repousser les pistons à fond.

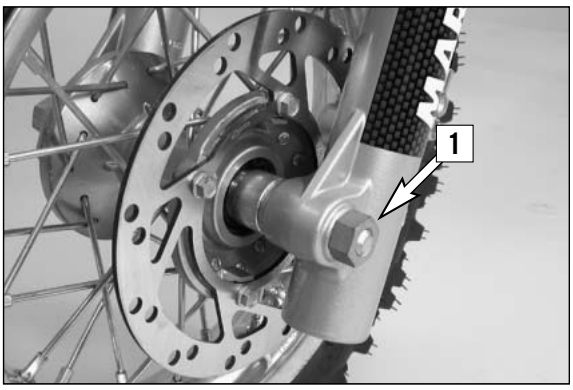
Enlever la rondelle frein **[4]**, dévisser la vis **[5]** et sortir les plaquettes de la pince.

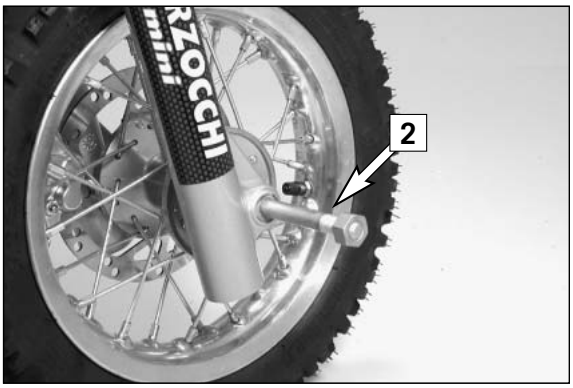


Enfiler dans la pince les plaquettes neuves et fixer avec la vis **[5]**.
Serrer la vis à 10 Nm et monter la rondelle frein **[4]** . Monter la roue arrière et actionner la pédale de frein jusqu'à ce qu'on sente le point d'attaque.

⚠ ATTENTION

- **Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.**
- **Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.**
- **Après avoir travaillé sur le système de freinage, il faut toujours actionner le levier ou la pédale de frein afin que les pláquettes prennent leur place contre le disque et que l'on sente le point d'attaque.**





Dépose et pose de la roue avant

Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue avant ne repose plus sur le sol.
Déposer l'écrou **[1]** et sa rondelle.
Tenir la roue et sortir la broche **[2]**.
Dégager la roue de la fourche avec précaution.

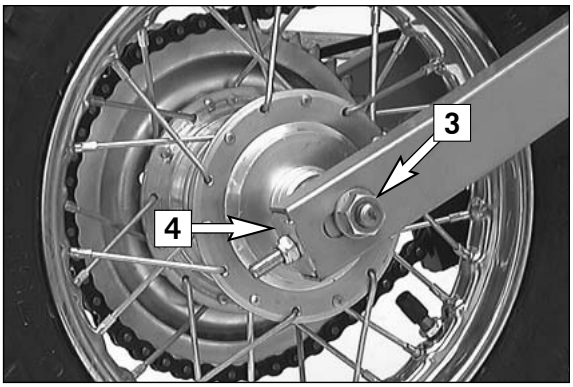
! ATTENTION

- **Ne pas actionner le frein avant lorsque la roue est déposée.**
- **Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.**

Présenter la roue dans la fourche.
Enfiler la broche **[2]**.
Mettre la rondelle et l'écrou **[1]**; serrer à 40 Nm.
Mettre la moto sur ses roues et actionner le frein jusqu'à ce que la résistance à la poignée se fasse sentir.

⚠ ATTENTION

- **Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.**
- **Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.**
- **Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.**

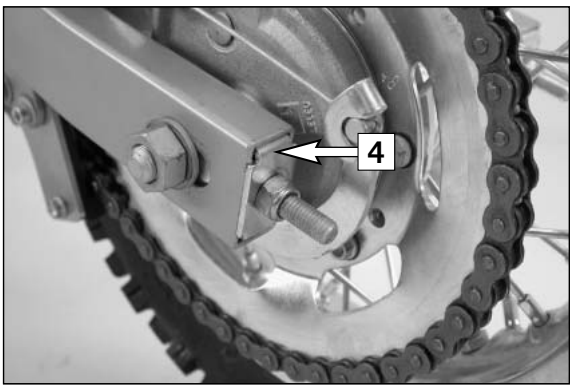


Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre.
Enlever l'écrou **[3]** à droite sur l'axe de roue et retirer la rondelle. Maintenir la roue et enlever l'axe.
Pousser la roue vers l'avant. Faire descendre la chaîne. Retirer la roue du bras oscillant par le haut et déposer la flasque de frein.

! ATTENTION

- **Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.**
- **Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée (50 SX).**



La pose s'effectue en sens inverse.
Faire attention à bien accrocher le flasque de frein à son ancrage sur le bras. Avant de resserrer l'écrou de la broche, il faut vérifier que les plaquettes d'appui **[4]** sont bien en contact avec le bras et que les deux roues sont bien alignées. Serrer l'écrou à 40 Nm.

⚠ ATTENTION

- **Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.**
- **Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place (50 SX).**
- **Veillez à ce qu'il n'y ait ni graisse ni huile sur le disque de frein. Le freinage s'en trouverait considérablement altéré (50 SX).**

Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.
  On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
- La pression des pneus doit être vérifiée régulièrement, lorsque les pneus sont froids. Une pression correcte (1,0 bar) permet au pneu de bien accrocher et lui assure une durée de vie optimale.

⚠ ATTENTION

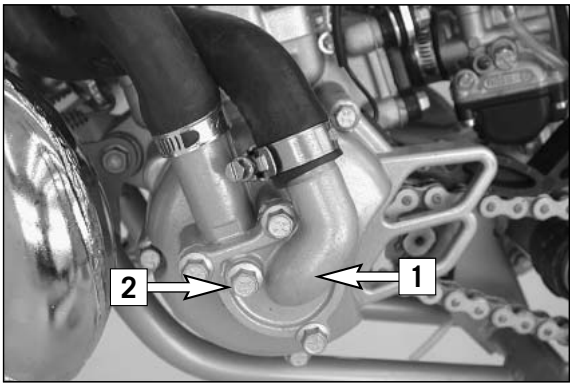
- **Pour la sécurité de l'enfant, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.**
- **Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.**
- **Une pression insuffisante cause une usure anormale du pneu.**

Vérifier la tension des rayons

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

⚠ ATTENTION

- **Si vous roulez avec des rayons desserrés, ceux-ci peuvent s'arracher et par conséquent déstabiliser la tenue de route de la moto.**
- **Des rayons trop tendus peuvent également casser en raison de contraintes mal réparties. Seuls des rayons correctement tendus répartissent les charges de manière optimale. Les rayons doivent être serrés à un couple de 2,5 - 3 Nm.**



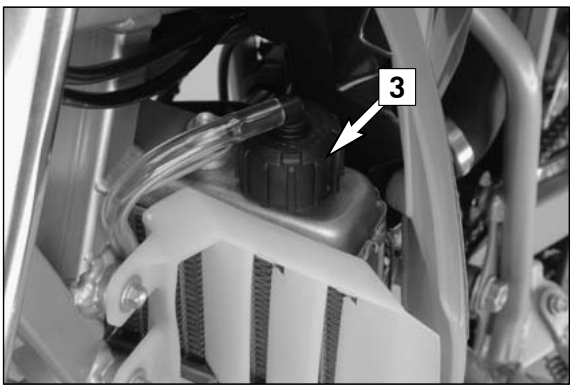
Système de refroidissement

La circulation forcée du liquide de refroidissement est obtenue par la pompe **[1]**. Le refroidissement s'effectue par le passage du vent relatif dans le radiateur. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même des lamelles de radiateur sales entravent le refroidissement.

On peut vidanger le liquide de refroidissement en enlevant le bouchon **[2]** sur le couvercle de pompe.

⚠ ATTENTION

Ne pas débrancher les durites de radiateur ou retirer le bouchon de vidange quand le moteur est chaud.

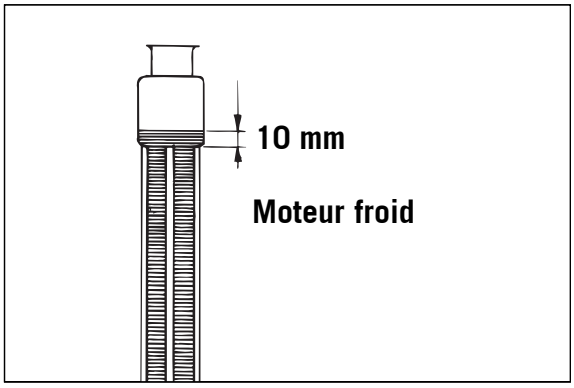


Le liquide de refroidissement est un mélange de 50% d'antigel et de 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25° C (-13° F). Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

Il est nécessaire d'employer un antigel de qualité et d'une marque (Motorex Anti-Freeze) connue. Un antigel de basse qualité peut provoquer de la corrosion et la formation de mousse.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur **[3]**. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

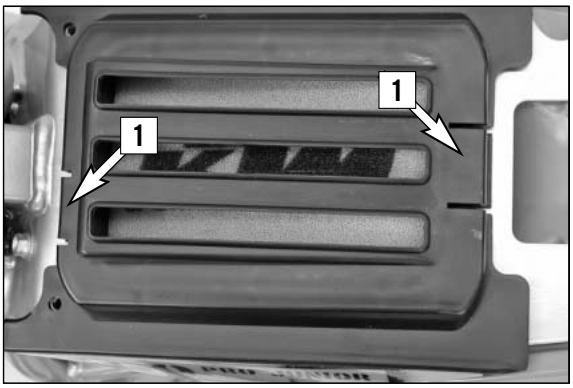


Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

⚠ ATTENTION

Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper.

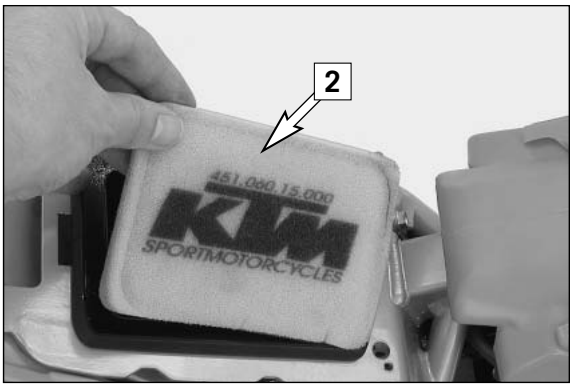


Nettoyage du filtre à air *

Le filtre à air se nettoie en fonction de la poussière soulevée. Pour cela il faut déposer la selle. Retirer le support **[1]** et le filtre **[2]**. La cartouche est en mousse et doit être imprégnée d'huile à filtre.

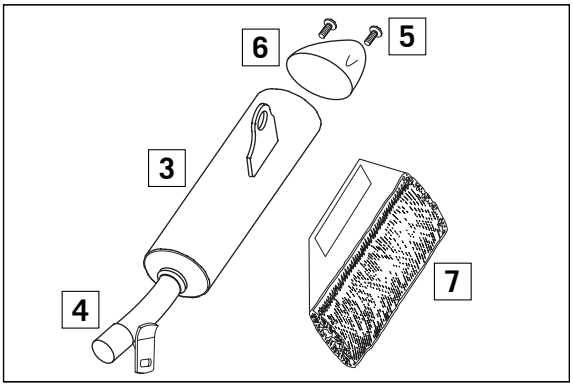
! ATTENTION

- **Ne pas nettoyer la cartouche à l'essence ou au pétrole, car ces produits attaquent la mousse. KTM recommande les produits de la société Motorex Liquid Bio Power.**
- **Ne jamais faire démarrer la machine sans filtre à air. De la saleté et de la poussière pourraient entrer dans le moteur et causer une usure prématurée.**
- **La bride doit maintenir le filtre à air sur tout son pourtour. Si ce n'est pas le cas, le moteur aspire de l'air non filtré et cela mène à une usure prématurée.**



Nettoyer la cartouche dans le produit spécial (Motorex Bio Dirt Remover) et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité (Motorex Liquid bio Power). Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.

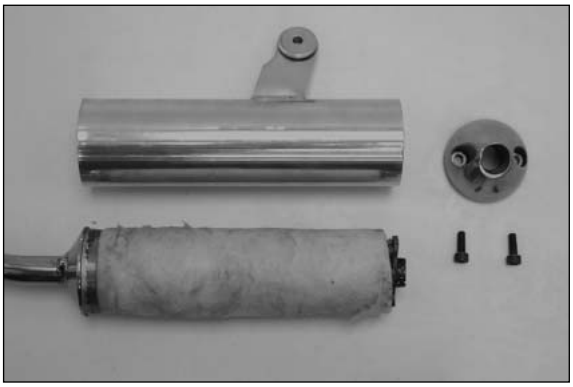
Mettre la cartouche dans son logement et la fixer au moyen du support. Poser la selle.



Echappement *

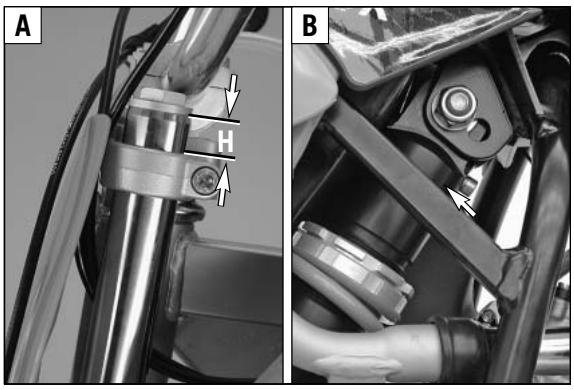
Pour absorber le bruit, le pot terminal est rempli de fibre de verre. Avec le temps, cette fibre brûle ou se calamine. Cela peut amener une perte de puissance et une augmentation du niveau sonore. On peut facilement remplacer cette fibre de verre.
Déposer le pot terminal et repérer la position du tube extérieur **[3]** par rapport au tube intérieur **[4]**. Retirer les vis **[5]** et déposer l'embout **[6]**. Sortir le tube extérieur et retirer la bourre **[7]**. Nettoyer soigneusement tous les éléments. Au remontage, enfiler la nouvelle bourre sur le tube intérieur (cf. illustration) et enfiler par dessus le tube extérieur. Mettre l'embout terminal et le fixer avec les vis **[5]**. Avant de serrer les vis, tourner le tube extérieur de manière telle que les repères que l'on a tracés coïncident. Reposer le pot terminal et vérifier l'étanchéité de l'échappement.

NOTA BENE : Les paquets de bourre sont disponibles dans les ateliers KTM.



⚠ ATTENTION

Quand le moteur a tourné, l'échappement est très chaud. Toujours attendre qu'il refroidisse avant de travailler dessus. On évitera ainsi de se brûler.

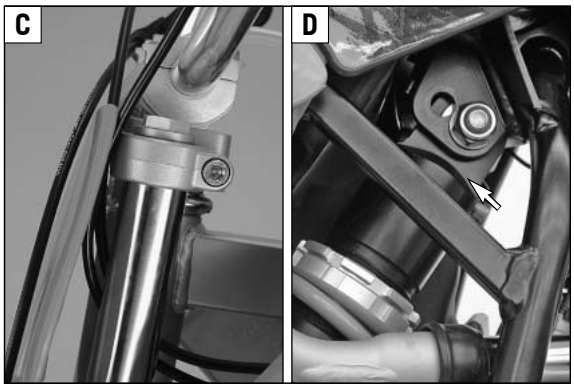


Réglage de la hauteur de selle

On peut facilement augmenter la hauteur de selle de 25 mm. Il est ainsi possible d'adapter la machine à la taille d'un enfant qui grandit.

Les illustrations A et B montrent la position de la fourche et de l'amortisseur pour une faible hauteur de selle. Les bras de fourche dépassent du té supérieur d'environ 17 mm (H), tandis que l'amortisseur est fixé dans le perçage supérieur sur le cadre.
Serrer les vis de fixation des tés à 25 Nm (supérieur) et 10 Nm (inférieur) et la vis de fixation de l'amortisseur à 45 Nm.

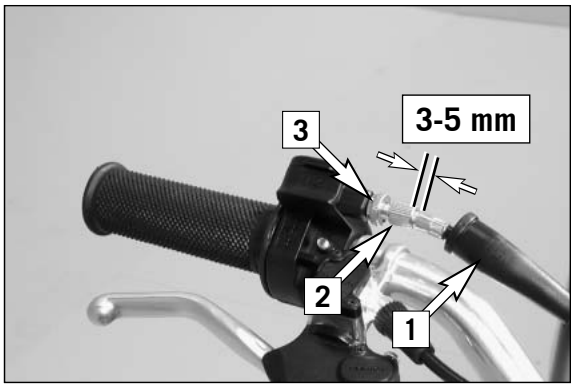
Illustrations A+B : faible hauteur de selle.
Illustrations C+D : hauteur de selle importante.



Les illustrations C et D montrent la position de la fourche et de l'amortisseur pour une hauteur de selle importante.
Les tubes de fourche (acier) affleurent avec le té. Le bouchon (alu) dépasse du té. L'amortisseur est fixé dans le perçage inférieur sur le cadre.
Serrer les vis de fixation des tés à 25 Nm (supérieur) et 10 Nm (inférieur) et la vis de fixation de l'amortisseur à 45 Nm.

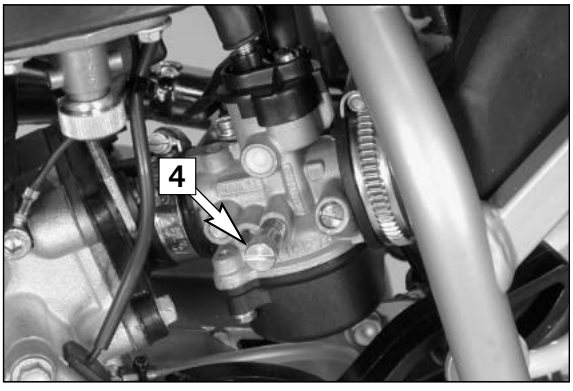
! ATTENTION

Il ne faut pas descendre plus les tubes de fourche, car alors il n'y a plus assez de serrage dans le té supérieur.



Réglage du câble de gaz *

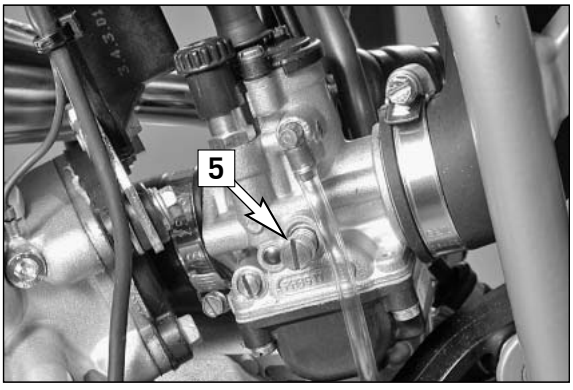
Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser l'embout de protection **[1]** à l'entrée de la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être repoussée de 3 à 5 mm de la vis de réglage **[2]** avant qu'on sente une résistance.
Pour régler, desserrer le contre-écrou **[3]** et tourner la vis de réglage comme il faut. Enfin, resserrer le contre-écrou et remettre en place l'embout de protection.



Réglage du ralenti Dell'Orto PHVA 14 DS (50 SX Junior) *

Le ralenti se règle au moyen de la vis **[4]**.

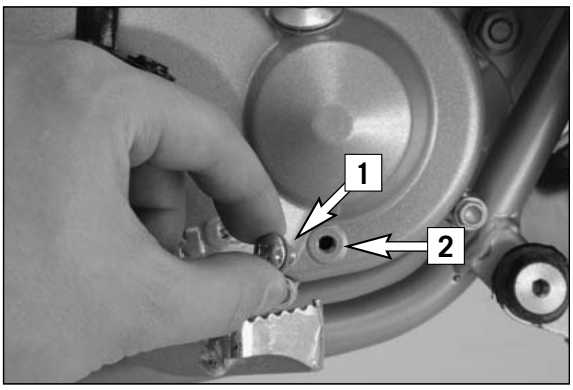
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente le ralenti. En tournant dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on descend le ralenti.



Réglage du ralenti Dell'Orto PHBG 19 BS (50 SX) *

Le ralenti se règle au moyen de la vis **[5]**.

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente le ralenti. En tournant dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on descend le ralenti.

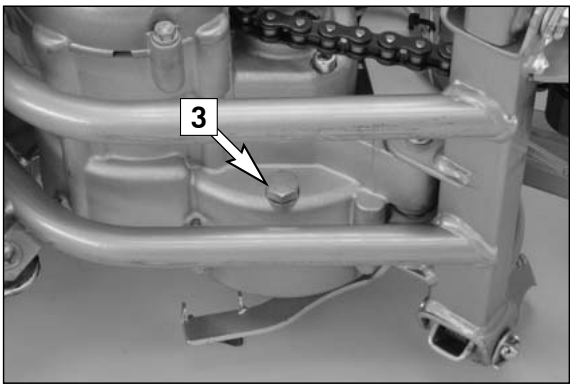


Contrôle du niveau d'huile

Pour contrôler le niveau d'huile, il faut enlever le bouchon **[1]**. La machine étant verticale, l'huile doit à peine couler par l'ouverture **[2]**. Si besoin est, incliner la moto de manière à pouvoir rajouter de l'huile de boîte (Motorex ATF Super).

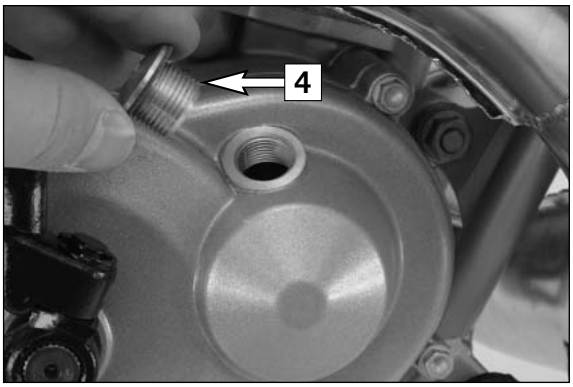
! ATTENTION

Un manque d'huile ou une huile de mauvaise qualité entraîne une usure prématurée du mécanisme. N'employer que des huiles de marque (Motorex ATF Super).



Vidange *

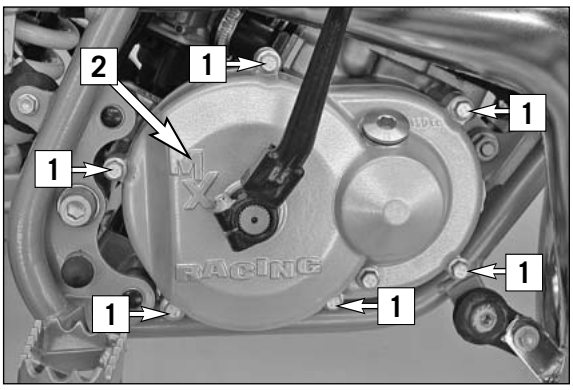
Pour vidanger le carter, faire chauffer le moteur et mettre la machine bien verticale. Enlever le bouchon **[3]** et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer le tour du bouchon, remonter celui-ci avec un joint et serrer à 15 Nm.



Enlever le bouchon **[4]** et mettre 0,15 litre d'huile de boîte (Motorex ATF Super). Remettre le bouchon et vérifier l'étanchéité du moteur.

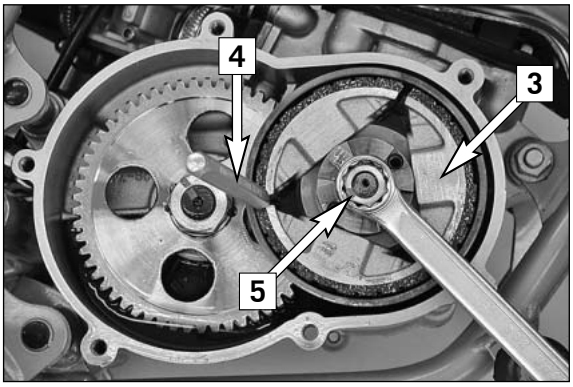
! ATTENTION

Un manque d'huile ou une huile de mauvaise qualité entraîne une usure prématurée du mécanisme. N'employer que des huiles de marque (Motorex ATF Super).



Réglage de l'embrayage centrifuge *

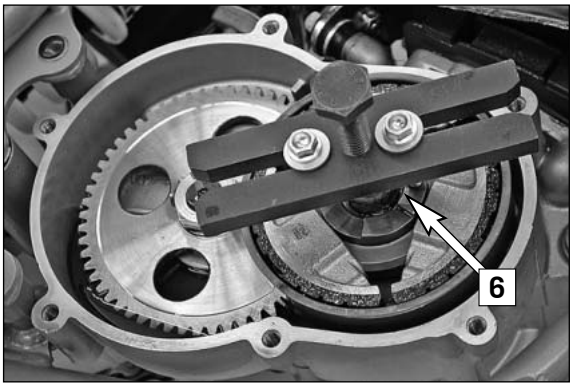
Un embrayage centrifuge bien réglé permet d'utiliser au mieux la puissance et évite que le moteur chauffe. L'usure des mâchoires peut faire que le régime auquel l'embrayage colle se modifie.
Quand ce régime augmente, l'embrayage cire plus longtemps, ce qui dégage de la chaleur, si bien que le moteur peut devenir trop chaud. Si le régime en revanche est trop bas, le moteur n'est pas encore dans la plage optimale de puissance. Dans les deux cas le moteur semble manquer de puissance.
C'est pourquoi, après 20 heures d'utilisation, il convient de vérifier le régime auquel l'embrayage colle et d'effectuer éventuellement la correction, ou bien alors on fait faire ces travaux dans un atelier KTM.



Pour effectuer ce travail, mettre la machine sur le côté gauche. Pour éviter que de l'huile ne sorte par le tuyau de mise à l'air de la transmission, il suffit de faire remonter le tuyau et de le fixer dans cette position. Enlever les vis **[1]**, retirer le couvercle **[2]** et jeter le joint.
Bloquer l'embrayage centrifuge **[3]** avec une broche appropriée **[4]**.

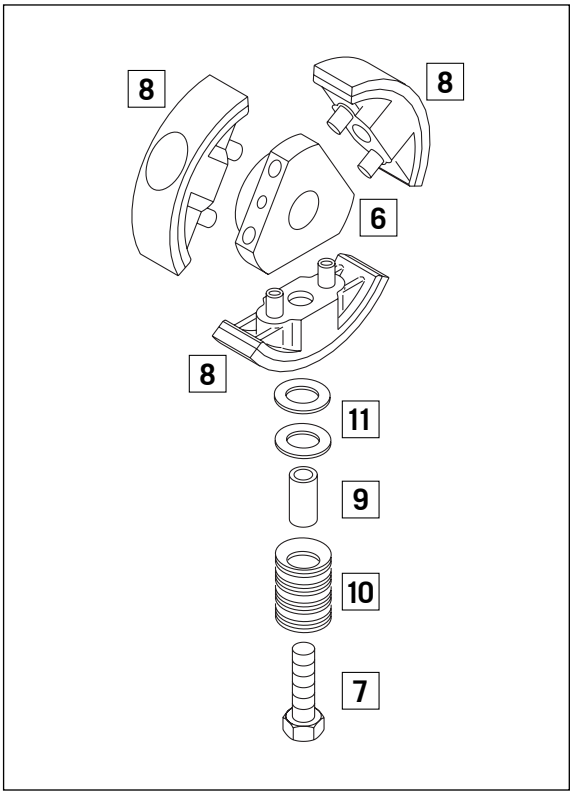
NOTA BENE: La cloche et le pignon de la transmission présentent chacun un trou dans lequel on fait passer la broche.

Desserrer l'écrou **[5]** de l'embrayage et retirer la broche.
Retirer l'écrou et sa rondelle.



Avec des vis M5x50 monter sur la noix **[6]** l'extracteur (outil spécial réf. 590.29.021.044). Maintenir l'extracteur pour éviter qu'il bouge et arracher la noix de la queue de l'embiellage en vissant les vis.
Déposer l'ensemble avec le roulement et les rondelles de calage.

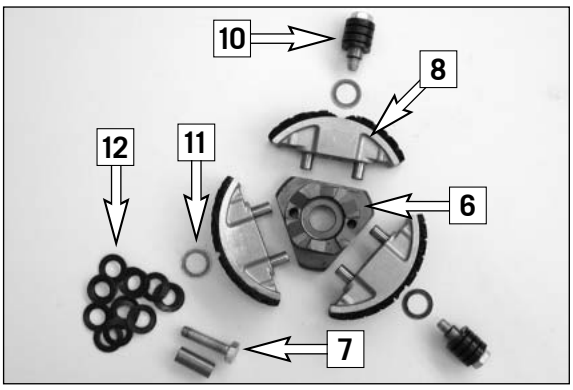
Dévisser les vis six pans **[7]** et séparer les mâchoires **[8]** de la noix **[6]**. Retirer des mâchoires les vis avec les entretoises **[9]**, les ressorts **[10]** et les rondelles **[11]**.



RÉGLAGE DU RÉGIME AUQUEL L'EMBRAYAGE DOIT COLLER :
Les ressorts sont composés chacun de 14 diaphragmes **[12]** qui doivent être disposés les uns sur les autres comme cela est indiqué dans l'illustration **[A]**. Entre les ressorts et les mâchoires se trouvent des rondelles qui exercent une précontrainte sur les ressorts. C'est en faisant varier cette précontrainte qu'on fait varier le régime auquel l'embrayage colle. 0,5 mm de précontrainte en plus nécessitent environ 500 t/mn pour que l'embrayage colle.
C'est au moment où l'embrayage colle que la moto se met en mouvement. Pour le moteur 50 LC, ce régime se situe à 8500-9000 t/mn.

NOTA BENE: On peut se procurer chez les agents KTM un compte-tours (outil spécial réf. 451.29.075.000) permettant de vérifier le régime.

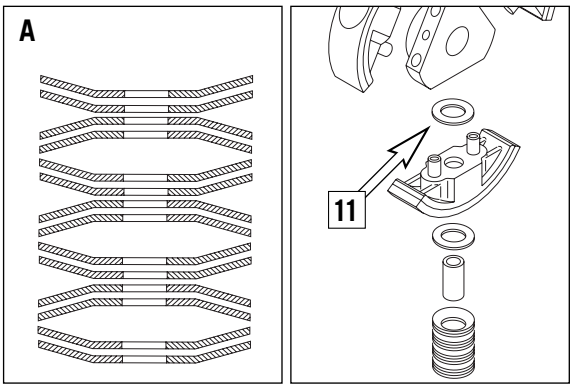
Quand on travaille sur l'embrayage, que ce soit pour l'entretien ou une réparation, il faut faire attention à ce que les ensembles ressorts restent parfaitement propres, sinon des dysfonctionnements peuvent se produire.



RÉGLAGE EN FONCTION DE L'USURE:
Vérifier l'état d'usure des mâchoires. Si les traces d'usure de la garniture sont minimales, on peut remonter les vieilles mâchoires.

NOTA BENE: A l'état neuf, le diamètre extérieur de l'embrayage est d'environ 82,5 mm.

Pour compenser une faible usure de la garniture, on peut enlever une des rondelles de précontrainte **[11]** de dessous chaque ressort et la mettre entre la noix et la mâchoire. Cf. illustration.
S'il n'y a qu'une seule rondelle, on peut quand même la prendre.
Le diamètre intérieur de la cloche ne doit pas être supérieur à 84,4 mm (à l'état neuf: 84,0 mm).



Le remontage s'effectue en sens inverse de la dépose.
Freiner les vis six pans **[7]** à la loctite 243 et les serrer à 12 Nm. Freiner l'écrou M10x1,25 **[5]** en bout d'embiellage à la loctite 243 et le serrer à 35 Nm.
Poser un joint neuf et mettre le couvercle **[2]**.
Fixer le couvercle avec 6 vis M6x25 **[1]** et les serrer à 10 Nm.
Remettre le tuyau de mise à l'air de la transmission dans sa position d'origine.

RECHERCHE DE PANNES »

Si les révisions préconisées pour votre machine sont effectuées régulièrement, aucune panne ne doit se produire. Si toutefois un problème devait surgir, il est conseillé d'en chercher l'origine en s'aidant du tableau ci-après.
Il faut remarquer néanmoins que l'on ne peut effectuer soi-même nombre d'interventions. En cas de doute, s'adresser à un agent KTM.

PANNE	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet, mettre de l'essence, tirer le starter (moteur froid)
	La moto n'a pas servi durant un temps assez long, si bien que l'essence dans la cuve a vieilli	Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt
	L'essence n'arrive pas	Débrancher la durite d'essence sur le carburateur, mettre dans un récipient et ouvrir le robinet – l'essence coule : nettoyer le carburateur – l'essence ne coule pas : vérifier la mise à l'air du réservoir, nettoyer le robinet
	Trop d'écartement à la bougie	Réduire l'écartement (0,6 mm)
	Bougie grasse, mouillée, perlée	Nettoyer la bougie, la changer
	Bougie ou capuchon défectueux	Démonter la bougie, mettre le capuchon, mettre la bougie à la masse (partie métallique) et lancer le moteur. L'étincelle doit être forte – S'il n'y a pas d'étincelle, enlever le capuchon, mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse et actionner le kick – S'il y a une étincelle, remplacer le capuchon – S'il n'y a pas d'étincelle, vérifier l'allumage
	Fil de masse dénudé Bouton de masse défectueux	Débrancher le fil noir du bouton de mise à la masse au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle à la bougie. Si l'étincelle est bonne, le fil noir est à la masse ou le bouton de mise à la masse est défectueux
	Raccords de l'allumage défaits ou oxydés	Vérifier les raccords, passer dessus un aérosol de contact
	Etincelle trop faible	Vérifier l'allumage
	Eau dans le carburateur ou gicleurs bouchés	Démonter le carburateur et le nettoyer
Pas de ralenti	Vis de ralenti déréglée	Régler le ralenti, remplacer la vis de ralenti
	Allumage défectueux	Vérifier l'allumage
	Usure trop importante	Refaire le moteur
Manque de puissance	Filtre à air pas dans la bonne position	Nettoyer le filtre à air ou le remplacer
	Durite d'essence bouchée ou pincée	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Bougie desserrée et pas de compression	Serrer la bougie
	Echappement écrasé ou défectueux	Vérifier l'état de l'échappement
	Clapets abîmés, avachis, plan de joint de la boîte non étanche	Changer les languettes ou la boîte à clapets
	Usure trop importante	Refaire le moteur

RECHERCHE DE PANNES »

PANNE	CAUSE	REMÈDE
Le moteur ne prend pas ses tours et prend un rythme de 4 temps	Le carbu déborde car le niveau est trop haut, pointeau sale ou usé	Nettoyer le carburateur, remplacer le pointeau si nécessaire et régler le niveau
	Gicleurs desserrés	Serrer les gicleurs
Le moteur a des ratés à haut régime	Mauvais indice thermique de la bougie ou mauvaise qualité	Employer la bougie selon "Caractéristiques techniques"
	Raccords de l'allumage tiennent mal ou oxydés	Vérifier les raccords, isoler avec du silicone
Retours au carburateur	Manque de carburant	Nettoyer la durite d'essence et le carburateur, vérifier la mise à l'air du réservoir
	Mauvais indice thermique de la bougie (autocombustion)	Employer la bougie selon "Caractéristiques techniques"
	Prise d'air au moteur	Vérifier le serrage du cylindre et du carburateur, vérifier l'état de la pipe
Moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement. Vérifier l'étanchéité du circuit
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau mais sans pression
	Mousse dans le circuit de refroidissement	Remplacer le liquide de refroidissement. Utiliser un liquide de qualité (par ex. Motorex Anti-Freeze)
	La moto est utilisée à un régime faible, si bien que l'embrayage cire constamment, ce qui provoque de la chaleur	Rouler à un régime supérieur ou réduire la précontrainte des ressorts de l'embrayage
	Durite d'eau pincée	Mettre la durite d'eau dans la bonne position
	Point d'allumage déréglé car stator desserré	Serrer les vis et les freiner à la loctite 243
	Trop de compression	Régler la valeur de la compression
Fumées blanches (vapeur à l'échappement)	Culasse ou joints toriques de culasse défectueux	Vérifier la culasse et remplacer les joints toriques
L'huile de la transmission sort par la mise à l'air	Trop d'huile dans la transmission	Corriger le niveau de la transmission

NETTOYAGE »

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.
Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION

Ne jamais nettoyer la machine avec un jet d'eau puissant ou haute pression, car en raison de cette haute pression l'eau pénètre dans les composants et raccords électriques, dans les gaines de câbles, dans les roulements et le carburateur, ce qui cause des désagréments, voire des pannes graves.

- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

STOCKAGE »

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:
- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm^3 d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION

Il est très mauvais de faire tourner brièvement le moteur d'une machine stockée. En effet, le moteur ne chauffe alors pas assez et la vapeur d'eau se condense et fait rouiller l'embiellage, les roulements et l'échappement.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

AVVERTENZA: Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

CHARATÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR »

MOTEUR	50 SX JUNIOR	50 SX
Type	monocylindre 2-temps admission par clapets	
Cylindrée	49,0 cm^3	
Alésage/Course	39,5 / 40 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps	
Mélange	1 : 60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex 2T Cross Power) En case de doute contacter notre importateur	
Graissage	graissage par mélange essence-huile	
Roulements d'embiellage	2 roulements à billes	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Segments de piston	1 segment de compression	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 16:57 Z	
Huile de transmission	0,15-0,2 litre d'huile pour transmission automatique Dexron II (Motorex ATF Super)	
Bougie	NGK BR 8 ECM	
Ecartement des electrodes	0,6 mm	
Carburateur	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Filtre a air	cartouche en mousse imprègnèe	
Liquide de refroidissement	0,5 litre: 50% du antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25°C	

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR		
Modelé	50 SX Junior	50 SX
Carburateur type	Dell'Orto PHVA 14 DS	Dell'Orto PHBG 19 BS
Cicleur principal	80	85
Aiguille de cicleur	211 FA	260 AU
Cicleur de ralenti	45	48
Cicleur d'aiguille	A10	W9
Position de l'aiguille	3.	3.
Vis de richesse	3,5	3,0
Boisseau	40	60
Cicleur de starter	60	60

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR		
Ecrou du pignon de transmission primaire	M14x1,25	40 Nm
Ecrou du rotor d'allumage	M10x1,25	20 Nm
Ecrou de la noix d'embrayage	M10x1,25	Loctite 243 + 35 Nm
Vis de fixation de culasse	M7	15 Nm
Ecrous d'embase de cylindre	M8	18 Nm
Vis six pans creux du stator	M5x25	Loctite 243 + 8 Nm
Bouchon de remplissage de la transmission	M16	5 Nm
Bouchon de vidange	M10	15 Nm
Autres vis moteur	M5	7 Nm
	M6	10 Nm
	M8	30 Nm

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE »

PARTIE-CYCLE	50 SX JUNIOR	50 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier	
Fourche	Marzocchi Ø = 32 mm	
Débattement avant/arriere	140/205 mm	185/185 mm
Suspension arriere	amortisseur central WP	
Frein avant	frein à disque Ø 160 mm	
Bremse arriere	frein a tàmbour Ø 90 mm	frein à disque Ø 140 mm
Pneus avant	Pirelli 2.50-10 33J Scorpion	Pirelli 60/100-12 36NHS Scorpion
Pneus arriere	Pirelli 2.75-10 37J Scorpion	Pirelli 2.75-10 37J Scorpion
Pression	avant/arriere 1,0 bar	
Réservior	1,8 Litre	
Démultiplication secondaire	11 : 48	10:44
Chaîne	1/2x3/16“ 96 rouleaux	1/2x3/16“ 102 rouleaux
Angle de la colonne de direction	66°	
Empattement	910 mm	1030 mm
Hauteur de selle à vide	585/610 mm	650/675 mm
Garde au sol à vide	220 mm	255 mm
Taille du pilote	max. 130 cm	
Poids du pilote	max. 35 kg	
Age recommandé pour le pilote	4 - 7 ans	6 - 10 ans
Moteur type	50 LC	

COUPLES DE SERRAGE		
Écrou broche avant/arriere	M12x1	40 Nm
Écroud'axe de bras oscillant	M10	45 Nm
Vis de fixation de té supérieur de forche	M8	25 Nm
Vis de fixation de té inférieur de forche	M6	10 Nm
Vis de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis amortisseur supérieur/inférieur	M10	45 Nm
Vis six pans creux - fixation de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Pince du frein avant	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Disque du frein avant/arriere	M6	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de rayon	M4	3 Nm
Autres vis partie cycle	M5	6 Nm
	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

REGLAGES DE BASE - FOURCHE	
Ressort	2,0 N/mm
Prétension de ressort	10 mm
Qualité d'huile	SAE 7,5
Longueur de la chambre d'air	110 mm

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR		
	50 SX Junior WP 03189D01	50 SX WP 03189D02
Amortissement à la détente	12	10
Ressort	75 N/mm	35 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	3 mm

INDEX ALPHABÈTIQUE »

Page

Arrêt 13
Béquille à broche (50 SX,) 9
Béquille latérale 8
Bouchon de réservoir 7
Bouton de masse 7
Charatéristiques techniques – Parti-Cycle 36
Charatéristiques techniques – Moteur 35
Carburant 13
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière (50 SX) 24
Conduite 12
Conseile d' utilisation 11
Conseils d' utilisation et d' avertissement pour mise en marche de la moto 10
Contrôle de l'usure des garnitures de frein à l'arrière (50 SX Junior) 23
Contrôle de la tension de la chaîne 20
Contrôle du liquide de frein à l'avant, complément . .22
Contrôle du niveau d'huile 29
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 27
Démarrage 12
Démarrage moteur chaud 12
Démarrage moteur froid 12
Dépose de la selle 16
Dépose et pose de la roue arrière 25
Dépose et pose de la roue avant 25
Echappement 27
Emplacement des numeros de serie 6
Entretien de la chaîne 20
Entretien de la fourche 19
Entretien des tambours de frein 23
Freinage 13
Kick 8
Modification de la position de base de la pédale de frein (50 SX Junior) 23
Modification de la position de base de la pédale de frein (50 SX) 23
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension 20
Nettoyage 34
Nettoyage des caches-poussière de la fourche 20
Nettoyage du filtre à air 27
Numéro de cadre 6
Numéro de moteur 6
Organes de commande 7
Pédale de frein 8
Plan de graissage et d'entretien 14

Page

Pneus, pression 26
Poignée de frein droite 7
Poignée de gaz 7
Position du guidon 17
Recherche de pannes 32
Réglage de base en fonction du poids du pilote 18
Réglage de l'embrayage centrifuge 30
Réglage de la détente de l'amortisseur 9
Réglage de la hauteur de selle 28
Réglage de la position de base et de la course à vide de la poignée de frein 21
Réglage de la tension de la chaîne 20
Réglage du câble de gaz 28
Réglage du câble du frein arrière (50 SX Junior) 23
Réglage du ralenti (Dell'Orto PHBG 19 BS) 28
Réglage du ralenti (Dell'Orto PHVA 14 DS) 28
Remarques concernant la mise en service 10
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM 21
Remarques importantes aux parents concernant la sécurité 4
Remède quand le moteur est noyé 12
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière (50 SX) 24
Remplacement des plaquettes de frein à l'avant 22
Robinet d'essence 7
Rodage 10
Starter (Carburateur Dell'Orto PHBG 19 BS) 8
Starter (Carburateur Dell'Orto PHVA 14 DS) 8
Stockage 34
Système de refroidissement 26
Travaux d'entretien partie-cycle et moteur 16
Vérification de l'enfoncement de l'amortisseur 18
Vérification de l'enfoncement de la fourche 18
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière (50 SX) . .24
Vérification des plaquettes de frein à l'avant 22
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière (50 SX) 23
Vérification et réglage des roulements de direction (50 SX Junior) 16
Vérification et réglage des roulements de direction (50 SX) 17
Vérifications avant chaque mise en service 11
Vérifier la tension des rayons 26
Vidange 29
Vidange de l'huile de fourche 19

3211222fr

4/2007

FOTO: MITTERBAUER

KTM Group Partner

KTM-Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.com